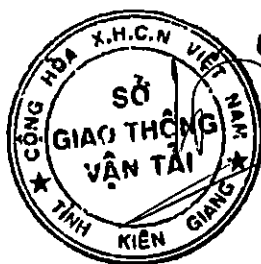


VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN VẬN TẢI

THUYẾT MINH ĐỀ ÁN

“ĐẦU TƯ XÂY DỰNG KẾT CẤU HẠ TẦNG KINH TẾ - XÃ HỘI,
NHẤT LÀ GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH KIÊN GIANG”

Cơ quan đại diện chủ đầu tư



Ký: *ĐIỂM ĐỒ*
ĐHỎ ĐIAM ĐỒ

Phạm Văn Khoa

Cơ quan nghiên cứu

TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN
GIAO THÔNG VẬN TẢI
GIÁM ĐỐC



Lê Bá Chảo

Năm 2021

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1 TỔNG QUAN ĐỀ ÁN	1
1.1. Giới thiệu về Đề án	1
1.2. Căn cứ lập Đề án	1
1.3. Sự cần thiết phải xây dựng đề án	1
1.4. Mục tiêu nghiên cứu của đề án	3
1.5. Phạm vi của đề án	3
1.6. Đối tượng nghiên cứu	3
CHƯƠNG 2 HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỈNH KIÊN GIANG (GIAI ĐOẠN 2016-2020)	5
2.1. HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI TRONG PHẠM VI NGHIÊN CỨU	5
2.1.1. Hệ thống giao thông đường bộ	5
2.1.2. Hệ thống Đường thủy	6
2.1.3. Hệ thống Cảng, bến thủy	7
2.1.4. Cảng hàng không	8
2.2. ĐÁNH GIÁ QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN QUY HOẠCH	8
2.2.1. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch đường bộ	8
2.2.2. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch bến xe	9
2.2.3. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch hệ thống đường thủy	10
2.2.4. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch hệ thống Cảng (hàng hải, đường thủy nội địa và đường hàng không)	10
2.2.5. Về huy động nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông từ năm 2016 đến 2020	11
2.2.6. Đánh giá chung	12
2.3. Hiện trạng năng lực khai thác vận tải hàng hóa và hành khách	15
2.3.1. Hiện trạng vận tải	15
2.3.2. Hiện trạng Logistic và kết nối đa phương thức	16
2.4. Môi trường và an toàn giao thông vận tải	16
2.4.1. Môi trường	16
2.4.2. An toàn giao thông vận tải	16
2.5. Đánh giá tình hình quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng giao thông	17
CHƯƠNG 3 ĐỀ XUẤT PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỈNH KIÊN GIANG GIAI ĐOẠN NĂM 2021 – 2025 VÀ GIAI ĐOẠN TIẾP THEO	18
3.1. Dự báo nhu cầu vận tải hàng khách và hàng hóa đến năm 2030	18
3.1.1. Phương pháp dự báo nhu cầu vận tải	18
3.1.2. Kết quả dự báo nhu cầu vận tải	18

3.2.	Đề xuất phương án phát triển từ kết quả dự báo.....	20
3.3.	Quan điểm và mục tiêu phát triển.....	21
3.3.1.	Quan điểm	21
3.3.2.	Mục tiêu.....	22
3.4.	Phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2021-2025 và định hướng đến năm 2030.	23
3.4.1.	Tổng quan phương án phát triển	23
3.4.2.	Về đường bộ	23
3.4.3.	Về lĩnh vực đường thủy nội địa:.....	26
3.4.4.	Về lĩnh vực hàng hải:	26
3.4.5.	Về lĩnh vực hàng không:	27
3.4.6.	Về phát triển vận tải:	27
3.4.7.	Phát triển Logistics	27
CHƯƠNG 4 CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỈNH KIÊN GIANG		29
4.1.	Giải pháp về thể chế, chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.....	29
4.2.	Giải pháp về nguồn vốn và huy động vốn.	29
4.3.	Giải pháp về phát triển vận tải.	30
4.4.	Giải pháp về khoa học công nghệ.	30
4.5.	Giải pháp về tổ chức quản lý.....	30
CHƯƠNG 5 ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG VÀ ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP ỨNG PHÓ, GIẢM THIỂU		32
5.1.	Đánh giá các tác động có thể xảy ra đối với môi trường và nước biển dâng..	32
5.1.1.	Biến đổi khí hậu và nước biển dâng tác động đến ngành giao thông vận tải.....	32
5.1.2.	Đánh giá tác động của BĐKH và nước biển dâng đối với tỉnh Kiên Giang	33
5.2.	Đề xuất các giải pháp ứng phó và giảm thiểu.....	34
CHƯƠNG 6 ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA ĐỀ ÁN		35
6.1.	Hiệu quả về mặt kinh tế-xã hội của đề án	35
6.1.1.	Hiệu quả về mặt kinh tế.....	35
6.2.	Hiệu quả về mặt xã hội	36
6.3.	Công tác phối hợp, triển khai thực hiện.....	36
6.4.	Dự toán kinh phí đầu tư phát triển.	37
6.5.	Lộ trình, kế hoạch đầu tư các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông..	37
6.5.1.	Các dự án kết cấu hạ tầng giao thông ưu tiên phát triển giai đoạn 2021-2025	38
6.5.2.	Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn sau 2025	38
CHƯƠNG 7 TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐỀ ÁN.....		39
7.1.	Các cấp uỷ đảng, các tổ chức chính trị, tổ chức chính trị xã hội trong tỉnh...	39
7.2.	Nhiệm vụ của các Sở, ngành.....	39

7.2.1.	Sở Giao thông vận tải.....	39
7.2.2.	Sở Kế hoạch và Đầu tư.....	40
7.2.3.	Sở Tài chính	40
7.2.4.	Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn	40
7.2.5.	Sở Xây dựng.....	40
7.2.6.	Sở Tài nguyên và Môi trường	40
7.2.7.	Các chủ đầu tư và các đơn vị liên quan.....	40
7.3.	Nhiệm vụ của các địa phương	41
CHƯƠNG 8 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ		42

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1	Hiện trạng mạng lưới đường bộ tỉnh Kiên Giang	5
Bảng 2.2	Hiện trạng hệ thống cầu, cống trên tuyến.....	6
Bảng 2.3	Hiện trạng kết nối giao thông các cảng thủy nội địa.....	7
Bảng 2.4	Đánh giá thực hiện quy hoạch hệ thống đường Quốc lộ và đường tỉnh	8
Bảng 2.5	Tình hình thực hiện quy hoạch bến bãi đến năm 2020	9
Bảng 2.6	Tình hình thực hiện quy hoạch đường thủy	10
Bảng 2.7	Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch cảng.....	11
Bảng 2.8	Sản lượng vận tải hàng hoá, hành khách năm 2020.....	15
Bảng 3.1	Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa đến 2020, 2025 và 2030.....	18
Bảng 3.2	Hàng hóa đi và đến trên địa bàn tỉnh Kiên Giang	20
Bảng 3.3	Định hướng phát triển bến xe đến năm 2025	27

CÁC TỪ VIẾT TẮT

Ký hiệu	Giải thích	Ký hiệu	Giải thích
XHH	Xã hội hoá	GTVT	Giao thông vận tải
UBND	Ủy ban nhân dân	KCHT	Kết cấu hạ tầng
CCCS	Cơ chế chính sách	Tp	Thành phố
KCN	Khu công nghiệp	QLNN	Quản lý nhà nước
CCN	Cụm công nghiệp	GTNT	Giao thông nông thôn
QL	Quốc lộ	ATGT	An toàn giao thông
ĐT	Đường tỉnh	DVVT	Dịch vụ vận tải
ĐH	Đường huyện	QH	Quy hoạch
ĐMC	Đánh giá môi trường chiến lược	TNĐ	Thủy nội địa
VTHKCC	Vận tải hành khách công cộng	TDN	Trạm dừng nghỉ

CHƯƠNG 1 TỔNG QUAN ĐỀ ÁN

1.1. Giới thiệu về Đề án

- Tên Đề án: Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang.
- Tên đơn vị tư vấn lập đề án: Trung tâm nghiên cứu phát triển giao thông vận tải.
- Tên cơ quan quản lý: Sở Giao thông vận tải Kiên Giang.
- Giai đoạn thực hiện: 2021-2025 và giai đoạn tiếp theo.

1.2. Căn cứ lập Đề án

- Căn cứ Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng và Nghị quyết Đại hội XI của Đảng bộ tỉnh, nhiệm kỳ 2020-2025;
- Căn cứ Chương trình hành động số 09/CTr/TU ngày 15/4/2021 của Tỉnh ủy Kiên Giang về chương trình hành động của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh thực hiện Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng và Nghị quyết Đại hội XI của Đảng bộ tỉnh, nhiệm kỳ 2020-2025.
- Căn cứ Quyết định số 1968/QĐ-UBND ngày 10/8/2021 phê duyệt đề cương và dự toán đề án “Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội đồng bộ nhất là giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang”.
- Căn cứ Kế hoạch số 182/KH-UBND, ngày 04 tháng 10 năm 2021 của UBND tỉnh Kiên Giang về : Triển khai thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội 05 năm 2021-2025 tỉnh Kiên Giang;
- Các văn bản khác liên quan.

1.3. Sự cần thiết phải xây dựng đề án

- Vị trí địa lý của Kiên Giang có tiềm năng lớn cho phát triển kinh tế-xã hội, là cửa ngõ hướng ra biển Tây của tỉnh cũng như của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Vì vậy, Kiên Giang có điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế biển, đảo và giao lưu với các nước trong khu vực và quốc tế với các ngành mũi nhọn như du lịch, thương mại, dịch vụ công nghiệp và nuôi trồng thủy sản... Trung tâm tỉnh là thành phố Rạch Giá, cách thành phố Hồ Chí Minh 250 km về phía Tây. Hệ thống giao thông vận tải tỉnh Kiên Giang có các loại hình vận tải như: đường bộ, đường thủy và đường hàng không, hiện đang chiếm tỷ trọng rất lớn trong việc phục vụ nhu cầu vận chuyển hành khách và vận tải hàng hóa đi các tỉnh khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long, vùng Đông Nam bộ, miền khác trong nước. Phát triển giao thông vận tải có vai trò rất quan trọng, có tác động sâu rộng, gắn bó mật thiết và thúc đẩy sự phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội nói chung và lĩnh vực giao thông nói riêng.

- Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Kiên Giang đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 được Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt tại Quyết định số 2784/QĐ-UBND ngày 30/12/2014 đã góp phần quan trọng trong việc định hướng phát triển, quản lý và xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh, xây dựng các cơ chế, chính sách nhằm huy động các nguồn vốn đầu tư. Trong những năm qua, mặc dù nguồn vốn ngân sách còn hạn chế nhưng tỉnh đã chủ động đưa ra các chương trình và đề án, huy động các nguồn vốn ưu tiên đầu tư mạnh mẽ vào các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch và đã đạt được một số kết quả tích cực. Kết cấu hạ tầng giao thông đã được phát triển, góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội và kéo giảm tải nạn giao thông trên địa bàn tỉnh trong thời gian qua. Tuy nhiên, do nhiều nguyên nhân khó khăn về nguồn vốn đầu tư, các chính sách quản lý về xây dựng và đất đai, đã gây trở ngại cho sự phát triển hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh. Các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là các dự án thiết yếu trên địa bàn, vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, giao thông tỉnh,... chưa hoàn thành đầu tư theo quy hoạch, do tiến độ thực hiện chậm và không đạt mục tiêu kế hoạch đề ra. Với quy mô dân số và mật độ dân cư ngày càng tăng, kéo theo là sự phát triển của các phương tiện cá nhân và những khó khăn bất cập trong việc tổ chức vận tải hành khách công cộng; tình trạng ùn tắc giao thông cục bộ các tuyến trục chính trên địa bàn thành phố Rạch Giá, Phú Quốc, cửa ngõ đường bộ ra vào sân bay, khu vực cảng Rạch Giá,... đặc biệt trong các dịp cao điểm như Lễ Tết, làm ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế - xã hội của Tỉnh.

- Chính phủ đã phê duyệt 04/05 quy hoạch chuyên ngành của ngành Giao thông vận tải trong đó định hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy, hàng hải và hàng không có liên quan đến tỉnh Kiên Giang có những thay đổi. Do đó, kết cấu hạ tầng giao thông của Tỉnh cần phải có sự điều chỉnh phù hợp nhằm tạo ra hệ thống giao thông đồng bộ và liên hoàn.

- Nhằm tiếp tục tăng cường đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, khẳng định *“hệ thống giao thông là mạch máu, hiện nay đang bị tắc nghẽn”*. Để lôi kéo các ngành kinh tế khác giao thông phải đi trước một bước, phát triển nhanh hơn, bền vững hơn tạo tiền đề phát triển kinh tế - xã hội. Việc tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông có trọng tâm, trọng điểm, kết nối giữa các trung tâm kinh tế lớn, giữa các đầu mối giao thông cửa ngõ sẽ góp phần tái cơ cấu hợp lý lĩnh vực vận tải, bảo đảm kết nối hài hòa, phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải; làm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả, chất lượng dịch vụ vận tải.

Vì vậy, việc xây dựng Đề án ***“Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang”*** là rất cần thiết nhằm xây dựng mục tiêu, kế hoạch, giải pháp tổ chức thực hiện ***Kế hoạch số 182/KH-UBND, ngày 04 tháng 10 năm 2021 của UBND tỉnh Kiên Giang về : Triển khai thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội 05 năm 2021-2025 tỉnh Kiên Giang.***

1.4. Mục tiêu nghiên cứu của đề án.

- Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông, tình hình triển khai Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Kiên Giang, giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 2784/QĐ-UBND ngày 30/12/2014 của UBND tỉnh Kiên Giang. Trên cơ sở đó, xây dựng phương án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, hợp lý, giữa đường bộ, đường thủy, đường hàng không nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách ngày một gia tăng, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng – an ninh, hạn chế ô nhiễm môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng. Cụ thể :

- Xác định kế hoạch đề xuất chủ trương và triển khai đầu tư, nội dung ưu tiên, phân kỳ nguồn vốn đầu tư để phát triển giao thông vận tải làm cơ sở cho việc triển khai các dự án hạ tầng giao thông của tỉnh đến năm 2025. Xây dựng các tuyến đường bộ quan trọng nối liền các trung tâm, từ tỉnh xuống huyện và từ huyện về xã; các tuyến đường khu kinh tế, đường bộ dọc biên giới và hệ thống giao thông tỉnh; đầu tư xây dựng hải cảng, bến thủy và hệ thống giao thông tỉnh... nhằm đáp ứng tối thiểu nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021-2025 và định hướng đến 2030;

- Phối hợp tích cực để Trung ương sớm đầu tư đường cao tốc, nâng cấp mở rộng các tuyến quốc lộ; xây dựng các tuyến đường bộ ven biển và các dự án đường bộ mang tính liên kết vùng; nạo vét các tuyến đường thủy và luồng vào hải cảng do Trung ương quản lý; nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không trên địa bàn.

- Đề xuất các giải pháp, cơ chế chính sách khuyến khích phát triển kết cấu hạ tầng giao thông phù hợp với khả năng nguồn lực của tỉnh; sử dụng một cách có hiệu quả các nguồn vốn, nâng cao chất lượng khai thác. Tạo điều kiện thuận lợi trong công tác quản lý nhà nước về định hướng phát triển ngành và liên kết vùng.

1.5. Phạm vi của đề án

- Về không gian: Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang bao gồm 03 thành phố (Rạch Giá, Hà Tiên, Phú Quốc) và 12 huyện (Giồng Thành, Kiên Lương, Hòn Đất, Châu Thành, Tân Hiệp, Giồng Riềng, Gò Quao, An Biên, An Minh, U Minh Thượng, Vĩnh Thuận và Kiên Hải). Nghiên cứu đến tính kết nối với các tỉnh khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long (An Giang, Cần Thơ, Đồng Tháp, Hậu Giang, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Cà Mau) và thành phố Hồ Chí Minh.

- Về thời gian: giai đoạn từ 2021 – 2025 và giai đoạn tiếp theo.

1.6. Đối tượng nghiên cứu.

- Hệ thống đường bộ: đường cao tốc, các đường quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh; đường tỉnh (gồm : hệ thống đường hiện có, đường ven biển, đường liên kết vùng); giao thông đô thị (đường trục, đường vành đai, đường kết nối vào các khu công nghiệp, bến

cảng, sân bay...); giao thông vùng biển đảo; đường huyện và giao thông nông thôn; hệ thống bến bãi đầu mối giao thông, hệ thống điểm dừng đỗ xe (giao thông tỉnh).

- **Hệ thống đường thủy nội địa, đường biển và hàng không.**

- **Về phát triển vận tải:** Tổ chức vận tải hành khách, hàng hóa (gồm: vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không) và logistics.

CHƯƠNG 2 HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỈNH KIÊN GIANG (GIAI ĐOẠN 2016-2020)

2.1. HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI TRONG PHẠM VI NGHIÊN CỨU

2.1.1. Hệ thống giao thông đường bộ

1/. Hệ thống mạng lưới đường

Tổng chiều dài mạng lưới giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh 12.047km, tỷ lệ nhựa hóa (bê tông hóa) bình quân đạt 72,88%, bao gồm:

- Đường bộ quốc gia có 06 tuyến với tổng chiều dài 329,721km (QL.61 - 44,011km; QL.63 - 77,7km; QL.80 - 133,2km; QL.N1 - 40,4km; Đường Hồ Chí Minh - đoạn Lộ Tẻ-Rạch Sỏi 26,3km; hành lang ven biển - tuyến tránh Rạch Giá 18,55km và Thứ Bảy-Ngã Bảy 29,89km) và tuyến Đường bộ Ven Biển đang đầu tư xây dựng (đã thực hiện 30,8km/196,1km).

- Đường tỉnh có 24 tuyến đường với tổng chiều dài hiện trạng 684,59km so với quy hoạch được duyệt đến năm 2020 là 771,6km, tỷ lệ nhựa (bê tông) hóa đạt 93,13%, về cấp đường thì chỉ 8/24 tuyến đạt cấp theo Quy hoạch. Giai đoạn 2016-2020 tỉnh đã hoàn thành đưa vào khai thác được 120/286km đường theo kế hoạch, đạt 98,78% kế hoạch và 940/4.440m dài cầu; đạt 21,17% kế hoạch.

Đường huyện có 87 tuyến đường, với tổng chiều dài 729,49km, tỷ lệ nhựa (bê tông) hóa đạt 97,19%. Giai đoạn 2016-2020 tỉnh thực hiện được 87/187km đường, đạt 71,45% kế hoạch và 982/2.803m dài cầu, đạt 35% kế hoạch.

Đường đô thị với 665 tuyến dài 738,10km, đã được nhựa (bê tông) hóa 100%.

Đường xã (GTNT) tổng chiều dài 9.565,0km, tỷ lệ cứng hóa đạt 66,54% tổng số Km đường GTNT trên địa bàn. Giai đoạn 2016-2020 tổng các nguồn vốn huy động cho giao thông nông thôn là 1.640 tỷ đồng. Giai đoạn 2016-2020 hoàn thành xây dựng 5.879km đường GTNT và 63 cầu nông thôn.

Bảng 2.1 Hiện trạng mạng lưới đường bộ tỉnh Kiên Giang

TT	Loại đường	Số tuyến	Dài (km)	Kết cấu				% nhựa (bê tông) hóa
				BTXM	BTN	Láng nhựa	CP+đá dăm	
1	Đường quốc gia	6	329,72	-	329,72			100%
2	Đường tỉnh	24	684,59	56,0	99,0	482,59	47,0	93,13%
3	Đường huyện	87	729,49	91,0		618,0	20,0	97,19%
4	Đường đô thị	665	738,10	421,9	316,2			100%
5	Đường nông thôn		9.565,0	6.365			3.200	66,54%
	Tổng	782	12.047	6.934	1.846		3.583	72,88%

Hiện nay, hệ thống đường bộ cơ bản đã đạt tiêu chuẩn đường cấp VI đồng bằng, với một số trục giao thông chính đạt chuẩn đường cấp V và cấp IV đồng bằng, kết cấu mặt đường được cứng hóa bằng BTXM hoặc BTN; Hệ thống cầu trên tuyến (chủ yếu là tuyến đường GTNN) có tải trọng < 8 tấn còn nhiều làm ảnh hưởng đến việc vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn đặc biệt đối với những tuyến giao thông huyết mạch kết nối trung tâm các xã.

Bảng 2.2 Hiện trạng hệ thống cầu, cống trên tuyến

Stt	Tuyến đường	Số lượng	Chiều dài (m)	Tải trọng			
				≥18T	≥13T	≥8T	<8T
1	Quốc lộ	107	6.734	106	1	-	-
2	Đường tỉnh	173	90,32	49	20	68	36
3	Đường huyện	298	8.376,2	-	-	-	298
Tổng cộng		578	20.443,2	155	21	68	334

2/. Hệ thống bến xe

- Hiện nay trên địa bàn tỉnh có 09 bến xe khách, 02 bến loại 1, 01 bến loại 3, 04 bến loại 4, 01 bến loại 5 và 01 bến loại 6. Bến xe tỉnh Kiên Giang và bến xe Hà Tiên là 2 bến xe liên tỉnh chính, hạ tầng được đầu tư đồng bộ. Các bến xe còn lại đa số trang thiết bị, bến bãi đã xuống cấp.

- Bến xe tải: Hiện nay trên địa bàn tỉnh chưa có bến hàng hóa, sản phẩm được người dân tự chở hoặc thuê vận chuyển đến nơi tập kết, tiêu thụ.

2.1.2. Hệ thống Đường thủy

Kiên Giang là tỉnh có hệ thống sông kênh rạch chằng chịt. Do vậy, hệ thống giao thông đường thủy là lợi thế của tỉnh. Vận tải hàng hoá bằng đường thủy chiếm tỷ trọng lớn so với đường bộ do năng lực chuyên chở bằng đường thủy rất lớn.

Hệ thống đường thủy trên địa bàn tỉnh với tổng chiều dài 2.718,5 km, trong đó:

- Đường thủy do trung ương quản lý: 21 tuyến với tổng chiều dài 427,5km.
- Đường thủy do tỉnh quản lý: 74 tuyến với tổng chiều dài là 1.122,1km, cụ thể:
 - + Khu vực U Minh Thượng: 17 tuyến 351,4km.
 - + Khu vực Tây Sông Hậu: 31 tuyến 424,5km.
 - + Khu vực Tứ Giác Long Xuyên: 23 tuyến 334,6km.
 - + Khu vực Phú Quốc: 3 tuyến 11,6km.
- Đường thủy do địa phương quản lý: 1.168,9 km.

Mạng lưới giao thông thủy cũng chỉ rõ sự giao lưu rất thuận lợi bằng đường sông kết nối toàn Tỉnh và các tỉnh khác theo 3 hướng: Đông - Nam - Bắc:

- Lên phía Bắc: qua hệ thống kênh trục Rạch Sỏi - Hậu Giang và Thị Đội - Ô Môn cùng một loạt hệ thống tuyến nhánh lớn như là kênh Tám Ngàn, kênh Tri Tôn, kênh Mỹ Thái, kênh Kiên Hào, kênh Xáng Thốt Nốt, kênh Thị Đội chảy qua địa phận tỉnh An Giang, Cần Thơ.

- Về phía Nam: chủ yếu là các kênh Tân Bằng - Cán Gáo, kênh Chông Mỹ,... kết nối giao thương với tỉnh Cà Mau
- Sang phía Đông: hệ thống kênh trục Cái Nhứt, Ngã 3 Đình, Trẹm Cạnh Đèn, rạch Cái Tư, kênh Lộ Xe,... kết nối với tỉnh Hậu Giang, Bạc Liêu.

2.1.3. Hệ thống Cảng, bến thủy

1/. Cảng biển

Hệ thống cảng biển trên địa bàn tỉnh trong những năm qua có bước phát triển đáng kể, đã đưa nhiều cảng hàng hóa có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn thông qua cảng vào hoạt động như: Cảng nước sâu Hòn Chông; Cảng chuyên dùng Bình Trị (huyện Kiên Lương); Khu bến cảng Phú Quốc; Cảng An Thới, Cảng Bãi Vòng, Cảng Đá Chồng, Cảng Vĩnh Đàm; Cảng Nam Du (huyện Kiên Hải).

2/. Hệ thống cảng nội địa

Cảng thủy nội địa ở Kiên Giang không nhiều, chỉ có 06 cảng đang hoạt động trong đó có 02 cảng hàng hóa nằm trên 02 tuyến ĐTNĐ quốc gia là cảng Tắc Cậu trên Sông Cái Lớn và cảng Khánh Long trên kênh Vành Đai; 02 cảng chuyên dùng là cảng nhà máy Ximăng Hà Tiên 2 và cảng than nhà máy ximăng Kiên Lương trên kênh Ba Hòn; 02 cảng hành khách là cảng Rạch Giá nằm tại phường Vĩnh Thanh, Tp.Rạch Giá, là cảng thủy nội địa hành khách lớn nhất của tỉnh, nơi xuất phát của các chuyến tàu đi từ bờ ra các huyện đảo như: Phú Quốc, Kiên Lương, Kiên Hải; Cảng Hà Tiên tọa lạc tại đường Kim Dự, Khu phố 1, Phường Tô Châu, TP. Hà Tiên, là nơi xuất bến của các hãng tàu cao tốc để đi các đảo Phú Quốc, Quần đảo Hải Tặc...Bến tàu khách Hà Tiên gồm có 03 cầu tàu phục vụ các hãng tàu hoạt động tại đây.

Bảng 2.3 Hiện trạng kết nối giao thông các cảng thủy nội địa

Stt	Tên cảng	Cấp/Thiết bị	Loại hàng	Kết nối giao thông
1	Cảng Tắc Cậu	Cấp III; 03 cầu cảng	Hàng hóa/ Hành khách	Kết nối QL.63, Sông Cái Lớn
2	Cảng Khánh Long	01 cầu cảng	Hàng hóa	Kết nối QL.80, Kênh Vành Đai
3	Cảng nhà máy ximăng Hà Tiên 2.	01 băng chuyền	Chuyên dùng	Kết nối QL80, kênh Ba Hòn
4	Cảng than nhà máy ximăng Kiên Lương	01 băng chuyền	Chuyên dùng	Kết nối QL80, kênh Ba Hòn
5	Cảng Rạch Giá	Cấp I; 05 cầu cảng	Hành khách	Kết nối QL.80,
6	Cảng Hà Tiên	03 cầu cảng	Hành khách/tiếp chuyển xe cơ giới	Kết nối QL.80

3/. Bến thủy nội địa

Bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh hiện có 1.298 bến (Bến thủy nội địa và bến khách có phép hiện hữu do Sở GTVT quản lý: 668 bến; Bến thủy nội địa và bến khách có phép do Cảng vụ ĐTNĐ KV IV quản lý: 184 bến; Bến không phép là: 446 bến).

4/. Bến tàu khách

Toàn Tỉnh có 26 bến hành khách trong đó có 09 bến có các hoạt động vận tải từ đất liền ra đảo. Cơ sở hạ tầng của các bến không đồng đều: các bến Rạch Sỏi, Hà Tiên, Phú Quốc, một vài bến ở Kiên Lương và Kiên Hải được trang bị tương đối đầy đủ, các bến còn lại chưa được đầu tư quy mô, hạ tầng phục vụ bến chưa đảm bảo không có nhà chờ và các công trình phụ trợ.

Do đường bộ ngày càng được hoàn thiện về kết cấu và chất lượng, nên lượng hành khách đi lại bằng đường thủy có xu hướng giảm. Tuy nhiên, hoạt động vận tải đường thủy vẫn còn đóng vai trò rất quan trọng, đặc biệt đối với các vùng chưa có đường bộ và đi từ bờ ra đảo.

2.1.4. Cảng hàng không

Hiện có 02 cảng hàng không đang hoạt động khai thác, trong đó: Cảng Hành khách quốc tế Phú Quốc đáp ứng khai thác loại máy bay A321; Cảng hàng không Rạch Giá đáp ứng khai thác loại máy bay ATR72, F70.

2.2. ĐÁNH GIÁ QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN QUY HOẠCH

2.2.1. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch đường bộ

Theo quyết định số 2784/QĐ-UBND tỉnh phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Kiên Giang đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Theo đánh giá hiện trạng giao thông năm 2021, mạng lưới đường bộ từ khi phê duyệt quy hoạch đến nay đã thực hiện khối lượng cụ thể như sau:

Bảng 2.4 Đánh giá thực hiện quy hoạch hệ thống đường Quốc lộ và đường tỉnh

STT	Tên đường	QH đến năm 2020 theo QĐ 2784/QĐ-UBND			Hiện trạng			hoàn thành quy hoạch (theo chiều dài tuyến)
		Số lượng tuyến	C.dài (km)	Tỷ lệ nhựa hóa (%)	Số lượng tuyến	C.dài (km)	Tỷ lệ nhựa hóa (%)	
1	Đường Quốc lộ	8	796,96	100,00%	6	329,72	100,00%	41,37%
2	Đường tỉnh	24	771,60	100,00%	24	684,59	93,13%	88,72%
3	Đường huyện	103	1021,00	100,00%	87	729,49	97,19%	71,45%
Tổng cộng		135	2.589,56		117	1.743,80		67,34%

- Hệ thống đường quốc gia đã thực hiện cứng hóa theo quy hoạch 6/8 tuyến, đạt 41,37% về chiều dài tuyến Quy hoạch; ngoài ra Tuyến Đường Bộ Ven Biển đang đầu tư xây dựng và tuyến đường Tuần Tra Biên Giới do bộ Quốc phòng quản lý. Đối với hệ thống đường tỉnh theo quy hoạch đến 2020 (theo QĐ 2784/QĐ-UBND) có 24 tuyến

được nhựa (cứng) hóa đạt 100%. Hiện trạng, đã thực hiện được 24/24 tuyến; trong đó về cấp đường chỉ có 8/24 tuyến đạt cấp quy hoạch, tỷ lệ cứng hoá đạt 93,13%; về chiều dài tuyến đạt 88,72% so với Quy hoạch. Hệ thống đường huyện, đã triển khai hoàn thành và đưa vào khai thác 87/103 tuyến QH đạt 88,72% theo kế hoạch đến năm 2020 và trên các tuyến đường huyện có tổng cộng 283 cầu dài 8.308m và 15 cống dài 68,2m, tỷ lệ cứng hóa 97,19%.

2.2.2. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch bến xe

Theo định hướng quy hoạch đến năm 2020 trên toàn Tỉnh có 11 bến xe trong đó có 01 bến loại II tại thành phố Rạch Giá và 10 bến xe còn lại đạt tiêu chuẩn bến loại III. Thông kê hiện trạng bến xe năm 2021 cụ thể như sau:

Bảng 2.5 Tình hình thực hiện quy hoạch bến bãi đến năm 2020

Stt	Bến xe	Quy hoạch (m ²)	Đạt tiêu chuẩn	Hiện trạng (m ²)	Đạt tiêu chuẩn	Đánh giá thực hiện quy hoạch
1	Bến xe Hà Tiên	5.000	Loại III	20.497	Loại I	Hoàn thành
2	Bến xe Giang Thành	5.797	Loại III	5.797	Loại IV	Chưa đạt
3	Bến xe Kiên Lương	8.699	Loại III	8.699	Loại IV	Chưa đạt
4	Bến xe Rạch Giá	11.235	Loại II	11.235	Loại III	Chưa đạt
5	Bến xe tỉnh Kiên Giang	22.763	Loại III	22.763	Loại I	Hoàn thành
6	Bến xe Giồng Riềng	5.000	Loại III	613	Loại VI	Chưa đạt
7	Bến xe Gò Quao	5.454	Loại III	5.454	Loại IV	Chưa đạt
8	Bến xe An Minh	5.000	Loại III	1.500	Loại V	Chưa đạt
9	Bến xe Vĩnh Thuận	5.000	Loại III	2.582	Loại IV	Chưa đạt
10	Bến xe An Biên	5.000	Loại III			Chưa thực hiện
11	Bến xe U M. Thượng	5.000	Loại III			Chưa thực hiện

Nguồn: Sở GTVT Tỉnh Kiên Giang

Đến năm 2021 số lượng bến xe khách tại trung tâm huyện, thành phố là 9 bến đạt tiêu chuẩn từ loại I-VI so với năm 2008 là 03 bến; số xã có điểm dừng đỗ tại trung tâm xã là 48/116 xã, đạt tỷ lệ 41,38%; số lượng bến bãi phục vụ hàng hóa nông nghiệp 276 bến.

2.2.3. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch hệ thống đường thủy

Hiện tỉnh đã đưa vào phân cấp quản lý 100% so với quy hoạch; Các tuyến kênh đạt cấp III- cấp VI, trong đó phần lớn tuyến chỉ đạt cấp V-VI chưa đạt theo cấp Quy hoạch. Dự án đầu tư nạo vét một số tuyến đường thủy quan trọng để phục vụ nhu cầu vận tải (nạo vét từng đoạn trên tuyến Rạch Giá – Hà Tiên, Rạch Sỏi – Hậu Giang; mở rộng tuyến đường thủy quốc gia Rạch Giá - Hà Tiên tại vị trí ngã ba giao với cầu Cái Tre (trên tuyến Quốc lộ 80) nhằm đảm bảo an toàn cho các phương tiện đường thủy vào Khu công nghiệp Kiên Lương và cải tạo tỉnh không cầu Cái Tre) chưa được thực hiện.

Bảng 2.6 Tình hình thực hiện quy hoạch đường thủy

STT	Tên đường	Quy hoạch đến năm 2020		Hiện trạng năm 2021	
		Số lượng tuyến	C.dài (km)	Số lượng tuyến	C.dài (km)
1	Trung ương quản lý	21	427,50	21	427,5
2	Tỉnh quản lý	74	1.122,1	74	1.122,1
Tổng cộng		95	1.549,60	95	1.549,60

2.2.4. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch hệ thống Cảng (hàng hải, đường thủy nội địa và đường hàng không)

- Cảng biển: hiện tại hoàn thành 26,7% kế dự đề ra. Triển khai được 1/5 dự án (Cảng Hành khách quốc tế Phú Quốc), tổng mức đầu tư: 1.644,728 tỷ đồng (Phần vốn nhà đầu tư (BOT); 30% = 493,418 tỷ đồng; Ngân sách trung ương (29%): 476,972 tỷ đồng; Ngân sách địa phương (41%): 674,338 tỷ đồng). Tổng vốn huy động được 1.644,728/4.844 tỷ đồng, đạt 33,95% kế hoạch. Chuẩn bị triển khai Dự án Cảng hành khách Rạch Giá.

- Cảng thủy nội địa: Hoàn thành 01 cảng thủy nội địa là cảng Thanh Lộc; Chưa hoàn thành theo quy hoạch 03 cảng (cảng Hà Tiên; cảng tổng hợp Kiên Lương; cảng tổng hợp Thổ Châu - Phú Quốc). Chưa thực hiện 02 cảng là cảng tổng hợp Nam Du – Kiên Hải và cảng Dịch vụ tổng hợp dầu khí sông Cái Lớn.

- Cảng hàng không với sân bay Rạch Giá và Phú Quốc so với các tỉnh khu vực đồng bằng sông Cửu Long là một lợi thế lớn, đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại của hành khách du lịch, tham quan, đầu tư vào Phú Quốc. Tuy nhiên, Bộ Giao thông vận tải chưa bố trí kế hoạch đầu tư nâng cấp Cảng hàng không Rạch Giá, hiện triển khai được 1/5 dự án (Cảng Hành khách quốc tế Phú Quốc), đạt 33,95% kế hoạch.

Bảng 2.7 Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch cảng

Stt	Hạ tầng giao thông	Quy hoạch đến 2020	Hiện trạng năm 2021	Đánh giá thực hiện quy hoạch
I	Cảng biển			
1	Cảng Hành khách quốc tế Phú Quốc	30.000DWT	Quy mô 200 ngàn khách, cỡ tàu cập bến 225.000GT và 30.000DWT	Hoàn thành 100%
2	Cảng Bãi Vòng - Phú Quốc	2.000DWT	Năng lực thông qua năm 2020 là 350 ngàn khách	Hoàn thành 21%
3	Cảng Mũi Đất Đỏ - Phú Quốc	10.000DWT		
4	Cảng Hòn Chông	2.000-5.000DWT		Hoàn thành 1,67%
5	Cảng Rạch Giá	2.000DWT		Hoàn thành 24%
6	Cảng Vĩnh Dâm	5.000DWT	Vận chuyển 0,6 ÷ 0,7 triệu T/năm hàng hóa và 760 ÷ 880 ngàn lượt khách/năm.	Hoàn thành 100%
II	Cảng thủy nội địa	432		
1	Cảng Hà Tiên	3.000 DWT		Hoàn thành 44%
2	Cảng tổng hợp tại Kiên Lương	10.000 DWT		
3	Cảng tổng hợp Nam Du - Kiên Hải	80.000DWT-200.000DWT		Hoàn thành 100%
4	Cảng tổng hợp Thổ Châu - Phú Quốc	175		Hoàn thành 30%
5	Cảng DV tổng hợp dầu khí S. Cái Lớn	200		
6	Cảng Thạnh Lộc	57		Hoàn thành 100%
III	Cảng hàng không			
1	Sân bay Rạch giá	Nâng cấp, mở rộng Cảng hàng không Rạch Giá.	Chưa bố trí KHĐT nâng cấp	Chưa hoàn thành
2	Sân bay Phú Quốc	Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc (gồm : đường hạ cất cánh số 2 và nhà ga hành khách T2)	Chất lượng tốt.	Hoàn thành 100%

2.2.5. Về huy động nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông từ năm 2016 đến 2020

Trong giai đoạn 2016-2020, vốn đầu tư xây dựng các công trình giao thông gặp nhiều khó khăn, nhiều dự án bị điều chỉnh kế hoạch, giãn tiến độ hoặc tạm dừng.

Tổng vốn đầu tư xây dựng 2016-2020 là **20.296** tỷ đồng, trong đó: Nguồn vốn ngân sách Trung ương 5.472 tỷ đồng; trái phiếu Chính phủ là 649 tỷ đồng; ngân sách địa phương là 8.616 tỷ đồng; vốn vay ODA là 2.726 tỷ đồng; vay tín dụng ưu đãi là 425 tỷ đồng; đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) là 528 tỷ đồng; Quỹ bảo trì đường bộ và Sự nghiệp kinh tế giao thông là 350 tỷ đồng; vốn đầu tư trực tiếp là 1.530 tỷ đồng. Khối lượng thực hiện điều chỉnh theo nguồn vốn đầu tư: đầu tư xây dựng mới, nâng cấp mở rộng, cải tạo sửa chữa khoảng 2.523km đường (gồm: Quốc lộ 34km; đường tỉnh 286km; đường huyện, thị xã, thành phố 187km; giao thông nông thôn 1.995km). Xây dựng mới 15.029m dài cầu. Xây dựng hạ tầng cảng thủy nội địa gồm: cảng Hà Tiên, Nam Du. Xây dựng hạ tầng cảng biển gồm cảng hành khách quốc tế Phú Quốc, cảng Bãi Vòng, Rạch Giá.

Đơn vị : Tỷ đồng

Nguồn vốn đầu tư	Theo QĐ số 2843/QĐ-UBND	Điều chỉnh theo khả năng thực tế	Tỷ lệ (%) đạt
- Nguồn vốn NS Trung ương:	10.017	5.472	54,62%
- Trái phiếu Chính phủ:	62	649	>100,0%
- Ngân sách địa phương:	3.040	8.616	283,0%
- ODA:	10.001	2.726	27,26%
- Vay tín dụng ưu đãi:	655	425	64,89%
- Đầu tư đối tác công tư (PPP):	2.818	528	18,74
- Quỹ BTĐB + sự nghiệp KTGT:	291	350	120,0%
- Huy động NĐT (đầu tư trực tiếp):	7.380	1.530	20,73%
Tổng cộng	29.368	20.296	89,84%

2.2.6. Đánh giá chung

- Kết quả được:

Trong giai đoạn 2015-2020, tham mưu trình UBND tỉnh nhiều giải pháp trong công tác huy động nguồn lực đầu tư có nhiều cố gắng, tổng lượng vốn huy động thực hiện đạt 72,27% kế hoạch huy động (khoảng 21.224 tỷ/29.368 tỷ đồng). Hệ thống đường huyện, thị xã, thành phố đã triển khai hoàn thành và đưa vào khai thác được 43/24 dự án với tổng chiều dài 187/115km đường, với tổng vốn đầu tư huy động được là 5.092/4.086 tỷ đồng, đạt 124,62% kế hoạch vốn. Tổng các nguồn vốn huy động cho đầu tư phát triển GTNT là 1.777 tỷ/1.640 tỷ đồng, đạt tỷ lệ 108,35% kế hoạch; triển khai Hợp phần Local Road Assets Management Project – LRAMP trên địa bàn tỉnh được 60 cầu/122 cầu, tổng chiều dài 1.425m dài cầu, với tổng vốn huy động được là 109 tỷ đồng, đã hoàn hành đưa vào sử dụng 60 cầu. Phối hợp với các cơ quan chuyên môn của Bộ Giao thông vận tải trong việc triển khai thực hiện Dự án “tuyến Lộ Tê - Rạch Sỏi” và hoàn thành đưa vào sử dụng với quy mô 06 làn xe. Đã triển khai đầu tư xây dựng 473km/351km và 9.974m/6.284m dài cầu trên các tuyến đường tỉnh và đường huyện. Tập trung xây dựng các tuyến đường nông thôn mới, phục vụ tốt nhu cầu đi lại của nhân dân và kết nối hợp lý với mạng lưới đường tỉnh và quốc lộ, khối lượng đường giao thông nông thôn (GTNT) được xây dựng mới 1.979km/1.640km nâng tổng số km đường GTNT trên toàn tỉnh được nhựa và bê tông hóa là 6.205km/7.084km đạt 87,59%. Tiếp tục xây dựng các

hạng mục Cảng biển Hành khách quốc tế Phú Quốc; tham mưu cho UBND tỉnh đề nghị phát triển đường bay trực tiếp từ các quốc gia, địa bàn trọng điểm đến Phú Quốc nhằm thúc đẩy đầu tư phát triển, tăng cường giao lưu, hội nhập quốc tế. Các quy hoạch, kế hoạch, chương trình, đề án về phát triển giao thông vận tải và các cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển giao thông được ban hành nên trong công tác chỉ đạo thực hiện gặp nhiều thuận lợi. Cơ sở hạ tầng giao thông thời gian qua đã có bước chuyển biến mạnh mẽ, hệ thống giao thông nông thôn ngày càng được phát triển, từng bước kết nối giao thông đồng bộ từ nông thôn đến hệ thống giao thông quốc gia.

Với kết quả đạt được đã góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn. Thực hiện chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới (tiêu chí thứ 2 : giao thông), đến nay có 111/117 xã đạt tiêu chí nông thôn mới. Đời sống vật chất và tinh thần của người dân vùng nông thôn ngày càng được cải thiện, bộ mặt nông thôn có nhiều đổi mới. Sản lượng vận tải tăng bình quân hàng năm từ 9% đến 10%; xây dựng điểm đỗ xe trên các tuyến đường quốc lộ, đường tỉnh phục vụ nhu cầu đi lại của người dân được thuận tiện và nhanh chóng.

- Tồn tại, hạn chế:

Công tác triển khai, quán triệt nghị quyết ở một số địa phương còn hạn chế, nhận thức chưa sâu về vị trí, tầm quan trọng của việc xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ phục vụ cho phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Một số chủ trương trong chỉ đạo, điều hành từng lúc còn thiếu quyết liệt. Công tác huy động nguồn lực đầu tư có nhiều cố gắng, tuy nhiên, tổng lượng vốn huy động chỉ đạt 72,27% kế hoạch huy động. Sự phối hợp giữa các ngành và địa phương còn nhiều hạn chế trong công tác giải phóng mặt bằng (GPMB), gây phức tạp làm kéo dài tiến độ thi công các công trình, phát sinh chi phí đầu tư. Công tác thu hút nguồn lực đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) còn hạn chế (chỉ chiếm khoảng 10% tổng các nguồn vốn). Vốn huy động đầu tư cho hệ thống đường bộ còn gặp nhiều khó khăn, chưa đáp ứng được nhu cầu; nhiều dự án hệ thống đường bộ đến nay chưa bố trí được kế hoạch vốn để triển khai thực hiện; hạ tầng kỹ thuật cảng và bến thủy nội địa thấp chưa đáp ứng tốc độ phát triển; tiến độ xây dựng Cảng hành khách quốc tế Phú Quốc và cảng biển Rạch Giá triển khai chậm. Các nhà đầu tư chưa triển khai cảng tổng hợp tại Hòn Chông, Kiên Lương và An Biên làm ảnh hưởng đến việc kêu gọi đầu tư. Nhiều công trình hạ tầng hàng hải chưa được triển khai xây dựng như: Nâng cấp, mở rộng cảng Bãi Vòng; xây dựng Cảng dịch vụ dầu khí Phú Quốc tại Mũi Đất Đỏ và cảng nội địa tổng hợp Vịnh Đầm; Nâng cấp mở rộng cảng Rạch Giá; lắp hệ thống phao báo hiệu tuyến luồng hàng hải vào cảng Rạch Giá, Hà Tiên.

- Nguyên nhân:

Công tác triển khai, quán triệt nghị quyết ở một số địa phương còn hạn chế, nhận thức chưa sâu về vị trí, tầm quan trọng của việc xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ phục vụ cho phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, còn dựa nhiều vào nguồn vốn ngân sách. Nguồn vốn ODA không cân đối được cho dự án đường Hành lang ven biển giai đoạn 2 và Cửa khẩu quốc tế Hà Tiên, theo thông tin từ Bộ Giao thông vận tải dự án chưa nằm trong danh mục chương trình dự án và dự kiến kế hoạch vốn của ADB dành cho Việt Nam giai đoạn 2018-2020; Dự án đường Hồ Chí Minh (đoạn Bến Nhứt – Gò Quao – Vĩnh Thuận) không được bố trí vốn đầu tư theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội; Nâng cấp mở rộng Quốc lộ 61 (đoạn Bến Nhứt – Rạch Sỏi). Một số tuyến đường tỉnh dự kiến đầu tư bằng nguồn vốn vay tín dụng ưu đãi chưa

được thông báo vốn từ Ngân hàng Nhà nước (do Chính phủ tập trung nguồn lực khắc phục tình trạng sạt lở nghiêm trọng khu vực đồng bằng sông Cửu Long, trong đó có tỉnh Kiên Giang). Một số dự án đầu tư trực tiếp, nhà đầu tư không cần đối được vốn đầu tư (như : Cảng Mũi Đất Đỏ; Bãi Vòng; bến thủy nội địa An Biên, Kiên Lương). Quy trình thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) mất nhiều thời gian, năng lực thẩm định các dự án do nhà đầu tư đề xuất ở các Sở ngành liên quan hạn chế. Chưa chủ động trong công tác xúc tiến, kêu gọi đầu tư; tham mưu của các ngành cho UBND tỉnh phối hợp với các Bộ, ngành liên quan còn nhiều hạn chế.

Với kết quả đạt được cùng với những tồn tại, hạn chế và những nguyên nhân đã được nhận định. Nhiệm vụ của giai đoạn 2020-2025, thách thức và áp lực không nhỏ trong việc tập trung nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông trong bối cảnh hiện nay. Để vượt qua những thách thức, cần tập trung một số giải pháp trong thời gian tới.

TT	Vấn đề phát hiện	Định hướng đề xuất
1	Trục dọc liên kết hai đô thị lớn là Rạch Giá và Hà Tiên hiện nay đang thiếu các tuyến đường bộ kết nối, QL.80 hiện đang quá tải.	Cần phát triển thêm trục dọc nhằm chia sẻ lưu lượng cho QL.80 và QL.63 đồng thời nhằm xóa bỏ thể độc đạo của 02 tuyến này.
2	Phương thức vận tải hàng hóa đường thủy và hàng hải đang là phương thức chính chiếm 65% cơ cấu, đây là xu hướng vận tải hàng hóa bền vững và thân thiện với môi trường	Tiến hành nạo vét nâng cấp các tuyến đường thủy; kêu gọi đầu tư hệ thống cảng thủy nội địa nhằm phát triển dịch vụ vận tải đường thủy, tiếp tục dịch chuyển cơ cấu vận tải theo hướng bền vững và thân thiện với môi trường.
3	Phương thức vận tải hành khách đường bộ đang là phương thức vận tải chính chiếm 83,68% cơ cấu.	Tăng cường các tuyến vận tải hành khách bằng đường thủy kết nối các khu du lịch với các tỉnh trong Vùng và trong Khu vực đặc biệt là những tuyến hàng hải kết nối Phú Quốc.
4	Giao thông đối nội quan trọng với một số tuyến có cầu chưa đồng bộ với cấp đường.	Tiến hành nâng cấp các cầu yếu không đáp ứng yêu cầu về mặt cắt ngang và tải trọng. Xây dựng mới các cầu mới đảm bảo tính liên thông toàn mạng giao thông.
5	Một số bến xe hiện tại có vị trí không phù hợp, nằm giáp ranh các khu vực đô thị như TP.Rạch Giá, thị xã và các thị trấn... đang có nhu cầu mở rộng không gian đô thị.	Quy hoạch vị trí bến xe thích hợp có quy mô đáp ứng yêu cầu đậu đỗ của các phương tiện, thuận tiện hướng tiếp cận của người dân.

TT	Vấn đề phát hiện	Định hướng đề xuất
6	Các đầu mối vận tải đa phương thức như các ICD; Trung tâm logistics chưa được quan tâm đầu tư, hàng hóa chưa được tối ưu hóa phương thức vận chuyển dẫn đến giá thành còn cao giảm sức cạnh tranh của các doanh nghiệp trên địa bàn Tỉnh	Xây dựng cơ chế chính sách kêu gọi đầu tư hệ thống cảng cạn (ICD) và các Trung tâm logistics tại những vị trí có thể kết hợp thuận lợi các phương thức vận tải.
7	Kiên Giang có đường bờ biển dài với hệ thống cảng biển đang được đầu tư. Các tuyến đường bộ kết nối hệ thống cảng này quy mô còn nhỏ do đó chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải với khối lượng lớn.	Nâng cấp, mở mới những tuyến đường bộ kết nối các cảng biển, cảng thủy nội địa nhằm phát huy tối đa năng lực của các đầu mối vận tải này.
8	Nhu cầu về nguồn vốn để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cao nhưng khả năng huy động vốn của Tỉnh còn thấp, chưa đáp ứng nhu cầu.	Tăng mức vốn đầu tư cấp cho ngành giao thông từ nguồn ngân sách địa phương, đồng thời khuyến khích thu hút nguồn vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông thông qua mời gọi đầu tư các tuyến giao thông huyết mạch theo hình thức BOT, BT, BTO và PPP.

2.3. Hiện trạng năng lực khai thác vận tải hàng hóa và hành khách

2.3.1. Hiện trạng vận tải

Năm 2020, doanh thu về vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải đạt 11.500 tỷ đồng, tăng 0,26% so với năm 2019; trong đó:

- Vận tải đường bộ đạt doanh thu: 5.780 tỷ đồng, giảm 0,34%.
- Vận tải đường thủy đạt doanh thu: 5.319 tỷ đồng, giảm 0,34%.
- Kho bãi đạt doanh thu: 229 tỷ đồng, giảm 76%.

Bảng 2.8 Sản lượng vận tải hàng hoá, hành khách năm 2020

STT	Sản lượng HK (triệu lượt)	HK.km (triệu lượt)	Sản lượng hàng hoá (triệu tấn)	Tấn.km (triệu tấn)
Đường bộ	66,21	4.303,52	3,19	450,35
Đường sông	10,46	586,09	4,93	658,55
Đường biển	2,44	263,93	4,55	690,99
Tổng	79,12	5.153,55	12,67	1.799,90
Tỷ lệ tăng trưởng so với 2019	-9,46%	-4,08%	2,43%	7,87%

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Kiên Giang năm 2020

Nhận xét: Hệ thống cơ sở hạ tầng không đồng bộ ảnh hưởng đến sản lượng HK và hàng hoá vận chuyển.

2.3.2. Hiện trạng Logistic và kết nối đa phương thức

Hiện tại tỉnh Kiên Giang chưa có các trung tâm Logistic, các đơn vị hoạt động về lĩnh vực Logistic chỉ đơn thuần là các doanh nghiệp vận tải hàng hóa, hành khách nhỏ lẻ.

2.4. Môi trường và an toàn giao thông vận tải

2.4.1. Môi trường

Một nền kinh tế thị trường trong một lãnh thổ sẽ được phát triển mạnh mẽ trên toàn lãnh thổ đó khi được hỗ trợ của giao thông, Hệ thống giao thông hiệu quả sẽ giúp phân phối hàng hóa kịp thời đến người tiêu dùng với giá cạnh tranh hơn. Người tiêu dùng có nhiều sự lựa chọn hơn khi quyết định chi tiêu vì sự đa dạng của các chủng loại hàng hóa do đó phúc lợi của họ sẽ tăng lên. Nhưng nó cũng gây ra những tác động xấu đến môi trường, gây nguy hại cho sức khỏe con người và làm suy giảm chất lượng cuộc sống cụ thể như sau:

- Trong quá trình hoạt động các phương tiện giao thông phát thải vào không khí một khối lượng lớn khói đen, chì và các dạng hạt khác. Đây đều là những khí độc, có ảnh hưởng không hề tốt đối với sức khỏe của con người cũng như tự nhiên.

- Bên cạnh các nguồn bụi sinh ra từ xe, còn có bụi đất đá, cát tòn đống trên đường do chất lượng đường kém, do đường bẩn và do chuyên chở các vật liệu xây dựng, chuyên chở rác.

Về môi trường, theo đánh giá của các chuyên gia ô nhiễm không khí ở đô thị do giao thông gây ra chiếm tỉ lệ khoảng 70%. Xét các nguồn thải gây ra ô nhiễm trên phạm vi toàn quốc, ước tính cho thấy hoạt động giao thông chiếm tới gần 85% lượng khí cacbon monoxit có khả năng độc gấp nhiều lần chất độc hại khác. Các loại khí thải của các phương tiện giao thông tác động không nhỏ đến đời sống nhân dân như gây nên hiệu ứng nhà kính, gây ra các loại bệnh như viêm nhiễm đường hô hấp do nhiễm vi khuẩn, viêm phế quản mãn tính, viêm mũi...

Về ô nhiễm không khí do bụi, khi các phương tiện lưu thông sẽ cuốn một lượng lớn bụi đường vào không khí, ngoài ra khi hãm phanh sẽ tạo ra bụi đá, bụi cao su và bụi sợi, các loại bụi này dễ dàng xâm nhập vào cơ thể qua đường hô hấp, qua da và niêm mạc mắt... tác động rất lớn đến sức khỏe của con người.

2.4.2. An toàn giao thông vận tải

An toàn giao thông ảnh hưởng không nhỏ đến người dân cả về vật chất và tinh thần, gây ra những tác động kinh tế xã hội quan trọng bao gồm sức khỏe, bảo hiểm, thiệt hại đến tính mạng con người. mất đi một nguồn lực về lao động cho xã hội, gây đau

thương cho người thân trong gia đình. Nếu người bị tai nạn là trụ cột kinh tế trong gia đình thì kinh tế gia đình đó bấp bênh, những người không nơi nương tựa có khả năng trở thành nạn nhân của những tệ nạn xã hội khi mất gia đình, mất phương hướng trong cuộc sống. Trong giai đoạn vừa qua công tác đảm bảo an toàn giao thông được phản ánh ở những số liệu như sau:

- Giai đoạn 2016-2019 trên địa bàn tỉnh có 463 vụ tai nạn giao thông làm chết 457 người và bị thương 432 người; qua phân tích hàng năm có tăng, giảm số vụ nhưng số người chết có chiều hướng càng giảm.

- Thực hiện tốt công tác đảm bảo trật tự ATGT trên địa bàn tỉnh, tăng cường chỉ đạo đảm bảo trật tự, chống ùn tắc giao thông phục vụ tốt kỳ thi PTTH hàng năm và các ngày lễ, Tết, sự kiện diễn ra hàng năm;

- Phối hợp với các đơn vị và cơ quan truyền thông định kỳ tuyên truyền phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

2.5. Đánh giá tình hình quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng giao thông

- Công tác bảo trì chưa được các địa phương trong tỉnh quan tâm đúng mức, chỉ tập trung xây dựng mới, khá nhiều tuyến đường cũ nay đã xuống cấp; một số nơi sau khi xây dựng xong người dân đã lấn chiếm nền đường, đưa hàng rào ra sát mặt đường gây mất an toàn giao thông. Vốn bố trí cho công tác quản lý khai thác bảo trì đáp ứng khoảng 45% khối lượng cần thực hiện, chủ yếu là cho hệ thống đường tỉnh và đường huyện, các tuyến đường trục thôn, xóm chưa được bố trí vốn để phục vụ cho công tác duy tu sửa chữa, chủ yếu là vận động người dân.

- Do nguồn vốn bố trí cho công tác quản lý, khai thác, bảo trì hiện nay còn hạn hẹp, nên chưa tập trung cho công tác thay thế cũng như bổ sung hệ thống biển báo cho phù hợp với quy định hiện hành.

- Hệ thống đường thủy chủ yếu vẫn lợi dụng điều kiện tự nhiên là chính, hạn chế lớn nhất là không đồng cấp trên trên các tuyến vận tải chính, các tuyến kênh địa phương chỉ đầu tư trang bị hệ thống phao tiêu báo hiện chỉ dẫn một vài tuyến, chưa được cải tạo, nạo vét, chỉnh trị và chống sạt lở hàng năm; hầu hết các bến là bến tạm chưa đưa vào quản lý.

CHƯƠNG 3 ĐỀ XUẤT PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỈNH KIÊN GIANG GIAI ĐOẠN NĂM 2021 – 2025 VÀ GIAI ĐOẠN TIẾP THEO

3.1. Dự báo nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa đến năm 2030

3.1.1. Phương pháp dự báo nhu cầu vận tải

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

3.1.2. Kết quả dự báo nhu cầu vận tải

1/. Dự báo khối lượng hàng hóa:

Giá trị GDP và khối lượng hàng hóa trên địa bàn tỉnh Kiên Giang giai đoạn 2015-2020 như sau:

Stt	Giá trị	Đơn vị	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	GDP	Tỷ	64.355	68.097	77.799	85.824	93.041	96.818
2	Hàng hóa	10 ³ T	9.324	10.008	10.651	11.488	12.372	12.673

Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa trên địa tỉnh Kiên Giang như sau:

Bảng 3.1 Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa đến 2020, 2025 và 2030

Hạng mục	Đơn vị	2020	2025	2030
GDP	Tỷ đồng	96.818	146.107	220.488
Khối lượng vận chuyển	10 ³ tấn	12.673	17.593	25.025
Đường bộ		3.194	4.434	6.307
Đường thủy		9.479	13.159	18.718

(*)Giá so sánh năm 2010

Sản lượng vận tải theo thống kê hàng năm của tỉnh chỉ là sản lượng thực hiện của lực lượng phương tiện đăng ký trên địa bàn tỉnh đảm nhận (ước tính khoảng 30-35%). Thực tế còn một khối lượng lớn hàng hóa do các đơn vị vận tải ngoài tỉnh tham gia vận chuyển. Như vậy, có thể suy ra khối lượng hàng hóa vận chuyển thực tế trên địa bàn sẽ cao hơn khoảng 3 lần khối lượng hàng hóa dự báo trên đây. Từ đó, có thể ước tính đến năm 2025 nhu cầu hàng hóa vận 50 triệu tấn và 2030 là 70 triệu tấn.

2/. Dự báo khối lượng hành khách:

Giá trị GDP và khối lượng hành khách trên địa bàn tỉnh Kiên Giang giai đoạn 2015-2020 như sau:

Stt	Giá trị	Đơn vị	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	GDP	Tỷ	64.355	68.097	77.799	85.824	93.041	96.818
2	Hành khách	10 ³ HK	63.153	69.840	75.220	81.139	87.386	79.118

Dự báo khối lượng hành khách trên địa tỉnh Kiên Giang như sau:

Bảng 2.5 Dự báo khối lượng vận tải hành khách đến 2020, 2025 và 2030

Hạng mục	Đơn vị	2020	2025	2030
GDP	Triệu đồng	146.992	146.107	220.488
Khối lượng vận chuyển	10 ³ HK	133.530	113.828	157.064
Đường bộ		124.825	106.407	146.825
Đường thủy		8.705	7.421	10.239

(*) Giá so sánh năm 2010

Cũng như vận tải hàng hóa, sản lượng hành khách thể hiện trong Niên giám thống kê của tỉnh chỉ là sản lượng hành khách do lực lượng phương tiện vận tải của tỉnh đảm nhận. Ước tính tỷ lệ đảm nhận của lực lượng phương tiện vận tải của tỉnh là 40% tổng nhu cầu vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh. Như vậy, ngoài khối lượng tính toán thể hiện qua bảng, còn một lượng lớn hành khách do các tỉnh khác vận chuyển đổi lưu đi/đến Kiên Giang. Từ đó ước tính đến năm 2025 tổng nhu cầu vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh là 285 triệu HK và 2030 là 392 triệu HK.

3/. Luồng tuyến vận tải

a) Vận tải hành khách

Trong tương lai, khi các khu công nghiệp, cụm cảng, khu dân cư đô thị phát triển theo quy hoạch sẽ hình thành những luồng tuyến mới để đáp ứng nhu cầu vận tải phát sinh. Bên cạnh việc duy trì các luồng tuyến liên tỉnh, nội tỉnh như hiện tại tiến tới mở rộng mạng lưới vận tải ra các tỉnh ĐBSCL, miền Đông Nam Bộ, miền Trung, miền Bắc.

Trên các tuyến giao thông quan trọng nối các trung tâm kinh tế-văn hóa-chính trị sẽ là những luồng tuyến vận tải chủ yếu trong tương lai có lượng hành khách và hàng hóa lớn và ổn định. Các tuyến liên tỉnh quan trọng nhất trong các năm sắp tới như:

- Đi ngoại Vùng ĐBSCL: Kiên Giang đi Tp.Hồ Chí Minh, các tỉnh Miền đông Nam Bộ, một số tỉnh Miền trung và Bắc như: Kiên Giang-Vũng Tàu, Kiên Giang-Bình Phước, Kiên Giang-Lâm Đồng, ...

- Đi nội vùng: Kiên Giang đi An Giang, Đồng Tháp, Cần Thơ, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau, Vĩnh Long, Trà Vinh...

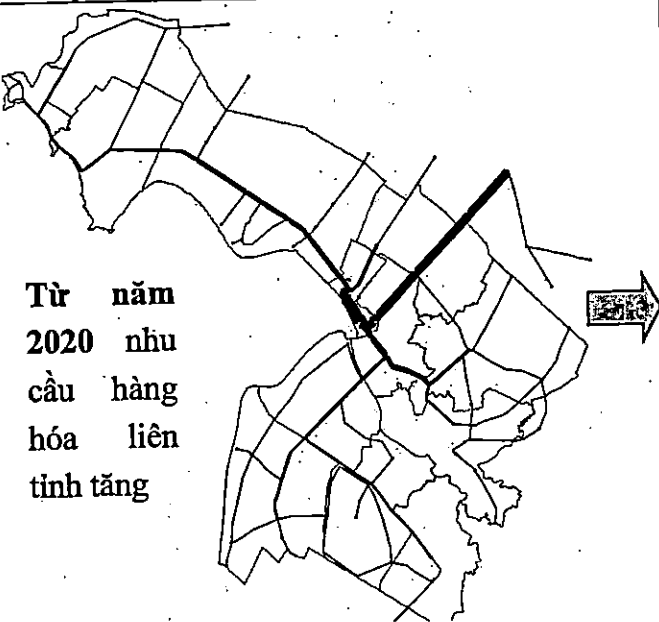
b) Vận tải hàng hóa

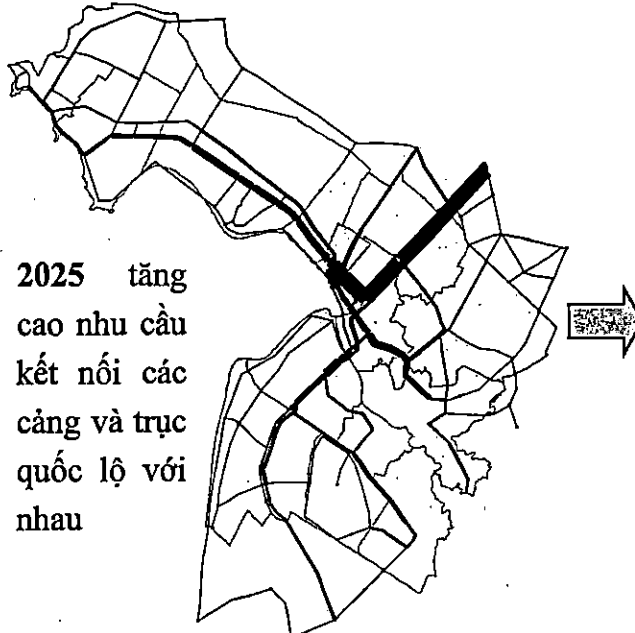
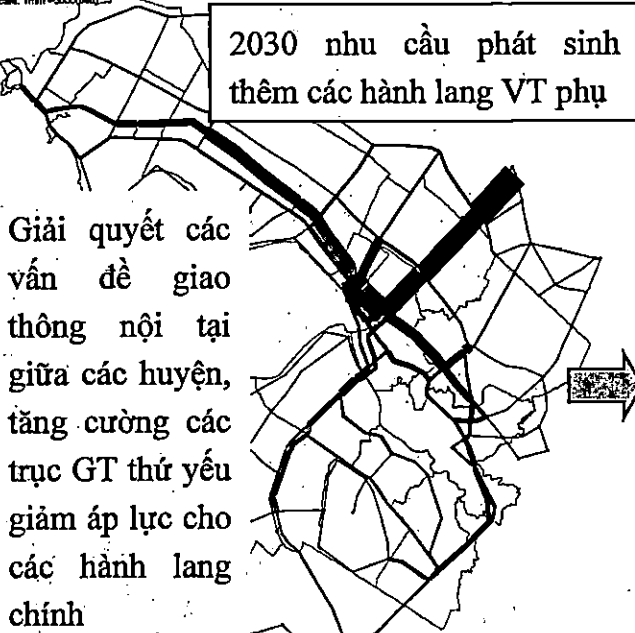
Theo nghiên cứu của Louis Berger khi thực hiện dự án phát triển hạ tầng giao thông đồng bằng sông Mekong, luồng tuyến vận tải hàng hóa khu vực ĐBSCL được xác định theo 10 mặt hàng chính, bao gồm: Lúa/gạo, Đường, Thủy sản, Phân bón, Xi măng, Vật liệu xây dựng (Cát và Đá), Sản phẩm xăng dầu, Gỗ, Than đá và Thép. Đối với tỉnh Kiên Giang, luồng tuyến vận tải hàng hóa theo 10 mặt hàng trên trong thời gian tới như sau:

Bảng 3.2 Hàng hóa đi và đến trên địa bàn tỉnh Kiên Giang

Loại hàng hóa	Nhập từ	Xuất đi
Lúa/gạo		Các tỉnh lân cận An Giang, Cần Thơ
Đường	An Giang, Cần Thơ, Campuchia	
Thủy sản		Cần Thơ, Tp.HCM
Phân bón	Cần Thơ, Tp.HCM	
Xi Măng		Cần Thơ, các tỉnh lân cận
Vật liệu xây dựng	An Giang và HCM (cát)	Các tỉnh lân cận (đá)
Sản phẩm xăng dầu	Cần Thơ	
Gỗ	An Giang	
Than đá	Ngoại nhập	
Thép	Tp.HCM, Cần Thơ	

3.2. Đề xuất phương án phát triển từ kết quả dự báo

Kết quả phân bổ luồng vận tải	Phương án đề xuất hạ tầng GT
 Từ năm 2020 nhu cầu hàng hóa liên tỉnh tăng Xuất hiện tình trạng quá tải trên hành lang quốc lộ Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau	- Tăng cường hệ thống giao thông quốc gia giải quyết tình trạng quá tải trên trục QL.80 từ Hà Tiên đi Rạch Giá: Nâng cấp QL.80, xây dựng CT Rạch Giá Hà Tiên, đầu tư tuyến đường ven biển từ Hòn Đất đến Kiên Lương... - Tăng cường hệ thống giao thông quốc gia giải quyết tình trạng quá tải trên trục QL.63 từ Rạch Giá đi Cà Mau: Đầu tư xây dựng Đường bộ ven biển đoạn An Biên-An Minh; - Tăng cường hệ thống trục kết nối các trung tâm huyện với nhau: đầu tư Đường 963 (Tân Hiệp - Giồng Riềng - Vị Thanh), Đường 963 nối dài (QL.80-ĐT.961)...

 2025 tăng cao nhu cầu kết nối các cảng và trục quốc lộ với nhau Cần giải quyết vấn đề giao thông kết nối đa phương thức, phát triển hoàn thiện hệ thống cảng bến	- Tăng cường mạng lưới đường Quốc lộ kết nối An Giang, Hậu Giang, Bạc Liêu: ĐT.970 (N2) Đường 963D (Vĩnh Hòa Hưng Nam - Hòa Hưng - Hòa Lợi); đường Ven sông Cái Lớn đến Vĩnh Thuận... - Tăng cường các trục đường kết nối vận tải từ đường ven biển vào hệ thống Quốc lộ 80, QL.63: Đầu tư mở mới đường Thứ 3-Ven Biển; Đường cụm cảng xẻo Nhàu đi Công Sự (UMT); Đường QL.80 ra cảng Linh Huỳnh, đường ĐT.964 (dọc kênh chống Mỹ)... - Xây dựng các cầu vượt sông thay thế các bến đò ngang.
 2030 nhu cầu phát sinh thêm các hành lang VT phụ Giải quyết các vấn đề giao thông nội tại giữa các huyện, tăng cường các trục GT thứ yếu giảm áp lực cho các hành lang chính	- Tăng cường hành lang trục dọc từ huyện vùng xa từ Giang Thành kết nối trực tiếp về phía Tân Hiệp-Giồng Riềng-Gò Quao qua phía Hậu Giang: đầu tư xây dựng tuyến QL.90D, Đường Hồ Chí Minh; ĐT.963 nối dài đến N1... - Từ 2030 tiếp tục đầu tư nâng cấp toàn bộ các tuyến đường chưa đạt cấp Quy hoạch

3.3. Quan điểm và mục tiêu phát triển.

3.3.1. Quan điểm

- Phát triển hạ tầng giao thông vận tải phải đi trước một bước, làm tiền đề phát triển kinh tế-xã hội;

- Phát triển hạ tầng giao thông vận tải phải phù hợp với phương hướng phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh, đặc biệt các điểm tập trung dân cư, vùng sản xuất nông, lâm nghiệp, khu công nghiệp, đầu mối giao thông, khu du lịch... Đồng thời phải đảm bảo phục vụ an ninh quốc phòng;

- Lấy hạ tầng giao thông quốc gia làm trọng tâm cơ bản, phát triển kết nối với hệ thống giao thông tỉnh với hệ thống giao thông Quốc gia và các tỉnh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long;

- Có tầm nhìn chiến lược lâu dài, xây dựng hệ thống giao thông liên hoàn kết nối hợp lý giữa các trục quốc lộ, đường tỉnh với các đường huyện... Coi trọng phát triển giao thông nông thôn;

- Về vận tải: Tổ chức phân công luồng tuyến hợp lý đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của nhân dân. Đảm bảo lưu thông thông suốt, an toàn trong mọi tình huống và phối hợp tốt giữa các tuyến liên tỉnh, tuyến nội tỉnh;

- Giao thông vận tải là ngành sản xuất đặc biệt vừa mang tính phục vụ vừa mang tính kinh doanh, không chỉ xét hiệu quả kinh tế, mà cần xét đến yếu tố phục vụ dân sinh;

- Phải gắn với công tác quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT;

- Trên cơ sở phát huy nội lực, huy động mọi nguồn lực đầu tư xây dựng phát triển hệ thống GTVT đường bộ;

- Đảm bảo môi sinh và môi trường bền vững.

3.3.2. Mục tiêu

a/. Mục tiêu dài hạn

- Xây dựng phương án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, hợp lý, giữa đường bộ, đường thủy, đường hàng không nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách ngày một gia tăng, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng – an ninh, hạn chế ô nhiễm môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Phối hợp tích cực để Trung ương sớm đầu tư đường cao tốc, nâng cấp mở rộng các tuyến quốc lộ; xây dựng các tuyến đường bộ ven biển và các dự án đường bộ mang tính liên kết vùng; nạo vét các tuyến đường thủy và luồng vào hải cảng do Trung ương quản lý; nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không trên địa bàn

- Đề xuất các giải pháp, cơ chế chính sách khuyến khích phát triển kết cấu hạ tầng giao thông phù hợp với khả năng nguồn lực của tỉnh; sử dụng một cách có hiệu quả các nguồn vốn, nâng cao chất lượng khai thác. Tạo điều kiện thuận lợi trong công tác quản lý nhà nước về định hướng phát triển ngành và liên kết vùng.

b/. Mục tiêu ngắn hạn

- Xác định kế hoạch đề xuất chủ trương và triển khai đầu tư, nội dung ưu tiên, phân kỳ nguồn vốn đầu tư để phát triển giao thông vận tải làm cơ sở cho việc triển khai các dự án hạ tầng giao thông của tỉnh đến năm 2025. Xây dựng các tuyến đường bộ quan trọng nối liền các trung tâm, từ tỉnh xuống huyện và từ huyện về xã; các tuyến

đường khu kinh tế, đường bộ dọc biên giới và hệ thống giao thông tỉnh; đầu tư xây dựng hải cảng, bến thủy và hệ thống giao thông tỉnh... nhằm đáp ứng tối thiểu nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021-2025.

- Hình thành được cơ cấu đầu tư hợp lý giữa xây dựng mới, cải tạo nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông; kết hợp giữa giao thông đường bộ, đường thủy và đường hàng không.

- Tăng cường năng lực quản lý chuyên ngành giao thông, khuyến khích các thành phần tư nhân cùng tham gia đầu tư phát triển xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh.

3.4. Phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2021-2025 và định hướng đến năm 2030.

3.4.1. Tổng quan phương án phát triển

Tiếp tục thực hiện xây dựng hệ kết cấu hạ tầng giao thông vận tải theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Kiên Giang đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Các công trình dự án chưa được thực hiện trong giai đoạn trước 2020 sẽ tiếp tục triển khai trong giai đoạn tiếp theo đến 2030 đồng thời có điều chỉnh bổ sung một số công trình mới đáp ứng nhu cầu phát triển giao thông vận tải và kinh tế xã hội trong tình hình mới.

3.4.2. Về đường bộ

3.4.2.1. Hệ thống đường quốc gia đi qua địa bàn tỉnh

Phối hợp với Bộ GTVT đầu tư đường cao tốc, nâng cấp mở rộng các tuyến quốc lộ: (1) Cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu (đoạn Hà Tiên - Rạch Giá); (2) Cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu (đoạn Rạch Giá - Bạc Liêu); (3) Cao tốc Cần Thơ - Cà Mau (đoạn tỉnh Kiên Giang); (4) Quốc lộ 80; (5) Nâng cấp, cải tạo tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi; (5) Quốc lộ 61 (Bến Nhứt - Minh Lương); (6) Tuyến đường bộ ven biển (đoạn qua địa bàn Tp. Rạch Giá và Châu Thành); (7) Tuyến đường bộ ven biển (đoạn qua địa bàn Tp. Rạch Giá và Hòn Đất); (8) Tuyến đường bộ ven biển (đoạn từ Hòn Đất đi Kiên Lương); (9) Dự án đầu tư xây dựng đường bộ ven biển kết nối tỉnh Kiên Giang với tỉnh Cà Mau.

3.4.2.2. Hệ thống đường tỉnh

Tranh thủ các nguồn vốn Trung ương, ngân sách địa phương, các hình thức đầu tư đối tác công tư và các nguồn vốn hợp pháp khác đầu tư: (1) ĐT.966 (Thứ Hai - Công Sự); (2) ĐT.975B (Dương Đông - Cửa Cạn - Gành Dầu và nhánh nối); (3) Đường ĐT.DK08; (4) Đường quanh núi Hòn Me (Đoạn trên thân đê + đoạn từ xã Thổ Sơn - cống Hòn Quéo); (5) Nâng cấp đường vào Khu căn cứ Tỉnh Ủy; (6) Xây dựng mới 07 cầu trên tuyến ĐT.964; (7) Cầu Mỹ Thái (vượt sông Rạch Giá - Hà Tiên). Triển khai đầu tư xây dựng (ĐT.DK.09) tuyến kết nối Thứ 3 - đường ven biển An Biên - An Minh; (2) Cầu U Minh Thượng trên ĐT.965.

3.4.2.3. Giao thông đường huyện - thành phố

Xây dựng mạng lưới đường huyện và đường đô thị theo quy hoạch được duyệt trong đó:

(1) Thành phố Rạch Giá: Đường đê biển qua thành phố Rạch Giá; Kè kênh nhánh và đường (cầu 3/2 - Công viên Tôn Đức Thắng); Đường Nguyễn thị Minh Khai; Đường Trần Văn Giàu; Kè, đường công viên 16ha; Cầu Giải phóng 9; Cầu Trần Quang Khải; Cầu khu phố 7 phường Rạch Sỏi.

(2) Thành phố Hà Tiên: Đường ra cửa khẩu Quốc tế Hà Tiên; Đường dẫn ra cảng tổng hợp thành phố Hà Tiên.

(3) Huyện Kiên Lương: Đường tránh thị trấn Kiên Lương (điểm đầu ĐT 971 đến trạm điện Kiên Bình thuộc QL.80); Nâng cấp ĐH.Hòn Heo; Nâng cấp ĐH.Bình An-Hòn Trẹm đoạn trùng đường bộ ven biển đến ngã 3 Hòn Trẹm.

(4) Huyện Giang Thành: Nâng cấp, mở rộng đường HT2; Nâng cấp ĐH.Kênh Nông Trường.

(5) Huyện Hòn Đất: Đường 286 (Quốc lộ 80 - đê biển); Mở rộng tuyến đường Mỹ Thái, Mỹ Hiệp Sơn huyện Hòn Đất; Nâng cấp ĐH.Kiên Hảo; Nâng cấp ĐH.Sơn Bình.

(6) Huyện Châu Thành: Đường Kênh Đòn Dong; đường Minh Lương - Giục Tượng; Xây dựng mới ĐH.Thạnh Lộc nối dài; Nâng cấp ĐH.Vĩnh Đăng; Nâng cấp ĐH.Nguyễn Chí Thanh nối dài; Xây dựng mới đường huyện dự kiến theo quy hoạch ĐH.CT.DK.01.

(7) Huyện Tân Hiệp: Nâng cấp ĐH.Thạnh Đông; Nâng cấp ĐH.Tân Thành; Nâng cấp ĐH.Tân An; Nâng cấp ĐH.Thạnh Đông B.

(8) Huyện Giồng Riềng: Cầu tuyến tránh Giồng Giềng; Nâng cấp ĐH.Ngọc Thuận; Xây dựng mới ĐH.Hòa Thuận nối dài (đoạn từ Ủy ban xã Hòa Thuận đến ranh huyện Gò Quao); Nâng cấp ĐH.Thạnh Hòa (đoạn từ Km 10+900 đến ranh Châu Thành); Xây dựng mới ĐH.Bàn Thạch (đoạn từ Ủy ban xã Bàn Thạch đến QL.61); Nâng cấp ĐH.Trâm Bàu; Xây dựng mới các tuyến đường huyện dự kiến theo quy hoạch: ĐH.GR.DK.01; ĐH.GR.DK.02; ĐH.GR.DK.03; ĐH.GR.DK.04; ĐH.GR.DK.05.

(9) Huyện Gò Quao: Cầu Ngã Năm; Tuyến đường ven sông Ba Voi, xã Vĩnh Hòa Hưng Nam, huyện Gò Quao (phục vụ du lịch sinh thái vườn); ; Cầu Thầy Quon; Cầu Vĩnh Phước B - Vĩnh Phước A; Cầu Vĩnh Hòa Hưng Nam (QL61-ĐT.963D); Nâng cấp ĐH.Đê Ô Môn - Xà No; Xây dựng mới các tuyến đường huyện dự kiến theo quy hoạch: ĐH.GQ.DK.01; ĐH.GQ.DK.02; ĐH.GQ.DK.03; ĐH.GQ.DK.04.

(10) Huyện An Biên: Cầu Thứ Ba (ngang kênh xáng Xẻo Rô); Đường Kết nối đê bao ven biển với cầu Thứ Ba; Xây dựng mới ĐH.Tây Yên nối dài; Nâng cấp ĐH.Nam

Yên nổi dài; Nâng cấp ĐH.Nam Thái nổi dài; Nâng cấp ĐH.Nam Thái A nổi dài; Xây dựng mới đường huyện dự kiến theo quy hoạch ĐH.AB.DK.01.

(11) Huyện An Minh: Đường KT1; Đường Thứ 8 - Thuận Hòa, huyện An Minh; Cầu thị trấn Thứ 11 (vượt kênh Tân Bằng - Cán Gáo); Nâng cấp ĐH.Thuận Hòa nổi dài; Nâng cấp ĐH.Rọ Ghe nổi dài; Nâng cấp ĐH.Vân Khánh Đông nổi dài; Nâng cấp ĐH.Vân Khánh Tây; Xây dựng mới ĐH.AM.DK.01.

(12) Huyện Kiên Hải: Nâng cấp Đường quanh đảo Hòn Tre; Nâng cấp Đường quanh đảo Lại Sơn.

(13) TP. Phú Quốc: Đường Ngô Quyền (Nguyễn Trung Trực – Nguyễn Huệ); Đường Trung tâm đoạn 3 - Khu vực Bãi Trường; Dự án cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển kinh tế - xã hội trên đảo Thổ Chu, huyện Phú Quốc; Dự án đường ven biển phía Tây đảo Phú Quốc.

(14) Huyện U Minh Thượng: Cầu trung tâm hành chính U Minh Thượng; Cầu kênh Lục Út (ngang kênh Làng Thứ 7); Xây dựng mới ĐH.Hòa Chánh nổi dài (đoạn từ QL.63 đến ĐT.965); Xây dựng mới ĐH.UMT.DK.01; ĐH.UMT.DK.02.

(15) Huyện Vĩnh Thuận: Xây dựng mới ĐH.Vĩnh Phong nổi dài; Nâng cấp ĐH.Phong Đông; Nâng cấp và mở mới ĐH.Vĩnh Bình Nam nổi dài; Nâng cấp ĐH.Vĩnh Thuận nổi dài; Xây dựng mới ĐH.VT.DK.02; ĐH.VT.DK.03.

3.4.2.4. Giao thông nông thôn

Tiếp tục thực hiện chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới, hoàn thành 100% chỉ tiêu về giao thông đạt tiêu chuẩn nông thôn mới, quy mô đạt quy mô đường loại B, cầu tải trọng tối thiểu 5,0 tấn; xây dựng nông thôn mới nâng cao, kiểu mẫu. Triển khai Kế hoạch số 237/KH-UBND ngày 23/12/2021 về đầu tư phát triển Giao thông nông thôn (GTNT) giai đoạn 2021-2025 trên địa bàn tỉnh Kiên Giang. Phần đầu đến cuối năm 2024 có 100% số xã đạt tiêu chí số 2 (về giao thông). Dự kiến đầu tư có 1.200km đường GTNT được đầu tư xây dựng mới và nâng cấp cải tạo khoảng 1.100km đường hiện hữu; Nâng tổng chiều dài đường GTNT trên địa bàn tỉnh đến năm 2025 lên 7.652/9.656km, đạt tỷ lệ 80% số Km đường GTNT được quy hoạch.

3.4.2.5. Hạ tầng du lịch

Tiếp tục đầu tư cơ sở hạ tầng các khu du lịch: (1) Khu di tích lịch sử thắng cảnh Mo So và hồ Hoa Mai; (2) Đường vào khu du lịch Ba Hòn; (3) Đường vào khu du lịch Cây Gòn; (4) Đường quanh núi Hòn Me; (5) Nâng cấp, mở rộng đường trục chính vào điểm du lịch Cây Gòn (đoạn Cây Gòn - kênh 14).

3.4.2.6. Về hệ thống bến bãi đường bộ

Tiếp tục thực hiện xây dựng hệ thống bến xe, bãi đỗ theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Kiên Giang đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Kêu gọi

xã hội hóa đầu tư xây dựng bến xe Dương Đông bến xe An Thới và Suối Cái trên địa bàn TP. Phú Quốc theo quy hoạch.

3.4.3. Về lĩnh vực đường thủy nội địa:

- Cập nhật quy hoạch của Bộ về quy hoạch cảng sông, cảng biển.
- Phát triển hệ thống giao thông đường thủy gắn với các cảng sông, cảng biển; đầu tư nạo vét một số tuyến đường thủy quan trọng để phục vụ nhu cầu vận tải. Kêu gọi nguồn vốn xã hội hóa đầu tư xây dựng nâng cấp cảng bến thủy nội địa và quản lý bến theo quy hoạch. Lắp đặt hệ thống báo hiệu, nạo vét cục bộ từng đoạn tuyến nhằm nâng cao năng lực vận tải thủy nội địa địa phương. Tập trung hoàn thành xây dựng các cảng thủy nội địa như sau: (1) Cảng Hà Tiên; (2) Cảng tổng hợp tại Kiên Lương; (3) Cảng tổng hợp Nam Du - Kiên Hải; (4) Cảng tổng hợp Thổ Châu - Phú Quốc; (5) Cảng DV tổng hợp dầu khí S. Cái Lớn; (6) Cảng Xẻo Nhàu; (7) Cảng tổng hợp Nam Du; (8) Cảng Rạch Giá.

Tiếp tục thực hiện chỉnh trị, nạo vét các tuyến sông kênh đạt cấp quy hoạch và xây dựng hệ thống bến cảng, bến thủy nội địa theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải và quy hoạch hệ thống bến cảng, bến thủy nội tỉnh Kiên Giang đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Các công trình dự án chưa được thực hiện trong giai đoạn trước 2020 sẽ tiếp tục triển khai trong giai đoạn tiếp theo.

Xây dựng bến thủy Xẻo Nhàu quy mô cảng tổng hợp. Kiến nghị Bộ GTVT đầu tư nạo vét một số tuyến đường thủy quan trọng để phục vụ nhu cầu vận tải gồm: nạo vét từng đoạn trên tuyến Rạch Giá – Hà Tiên, Rạch Sỏi – Hậu Giang; mở rộng tuyến đường thủy quốc gia Rạch Giá - Hà Tiên tại vị trí ngã ba giao với cầu Cái Tre (trên tuyến Quốc lộ 80) nhằm đảm bảo an toàn cho các phương tiện đường thủy vào Khu công nghiệp Kiên Lương và cải tạo tỉnh không cầu Cái Tre.

3.4.4. Về lĩnh vực hàng hải:

Đề góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế biển, phát triển vận tải ven biển cần từng bước nâng cấp mở rộng và xây dựng mới hệ thống cảng biển theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg 22/09/2021 phê duyệt QH hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Tập trung tiếp tục kêu gọi đầu tư các cảng sau: (1) Cảng Hành khách quốc tế Phú Quốc; (2) Cảng Bãi Vòng - Phú Quốc; (3) Cảng Mũi Đất Đỏ - Phú Quốc; (4) Cảng Hòn Chông; (5) Cảng An Thới - Phú Quốc; (6) Cảng Đá Chồng - Phú Quốc; (7) Cảng Hàm Ninh - Phú Quốc.

Phát triển đội tàu biển để kết nối giao thông vận tải giữa đất liền với các huyện đảo ngoài khơi thác vận tải, thúc đẩy phát triển kinh tế biển, khai thác có hiệu quả tiềm năng du lịch biển.

Phát triển giao thông vận tải biển kết nối với các nước trong khu vực như Campuchia, Thái Lan, Malaysia, ngoài phát triển kinh tế biển, khai thác có hiệu quả tiềm năng du lịch của tỉnh;

3.4.5. Về lĩnh vực hàng không:

Thực hiện Quyết định số 2119/QĐ-TTg ngày 28/12/2017 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Đề án định hướng phát triển đường bay trực tiếp giữa Việt Nam và các quốc gia, địa bàn trọng điểm của các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài để thúc đẩy đầu tư phát triển, tăng cường giao lưu, hội nhập quốc tế. Ngoài các đường bay nội địa đến Hà Nội, Tp Hồ Chí Minh, Cần Thơ, cần tiếp tục phát triển các đường bay từ Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc đến các nước khu vực Đông Nam Á như: Bangkok hoặc Phuket (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia), Singapore, Laos, Campuchia; đến các nước Hàn Quốc, Nhật Bản, Nga, Đức, Úc, Pháp, Anh và Ấn Độ cũng như các thị trường tiềm năng khác... Tiếp tục đầu tư nâng cấp, mở rộng Cảng hàng không Rạch Giá; Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc tập trung đầu tư đường hạ cất cánh số 2 và nhà ga hành khách T2.

+ **Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc:** quy hoạch về cấp sân bay là cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO, tính chất sử dụng dùng chung cho dân dụng và quân sự, quy mô cảng đảm bảo phục vụ cho các loại máy bay A350, B777/787/747 và tương đương. Ưu tiên đầu tư đường cất hạ cánh số 2 và nhà ga hành khách T2 giai đoạn 2021-2025 để đáp ứng lượng hành khách tiếp nhận là 25 triệu lượt hành khách/năm, do hiện nay chỉ có 01 đường cất hạ cánh, lưu lượng hành khách vượt so với thiết kế.

+ **Đối với Cảng hàng không Rạch Giá:** quy hoạch về cấp sân bay là cấp 4C theo tiêu chuẩn ICAO, tính chất sử dụng dùng chung cho dân dụng và quân sự. Đầu tư, mở rộng Cảng đảm bảo tiếp nhận các loại máy bay A320/321 hoặc tương đương, trong giai đoạn 2021-2025 để thu hút các hãng hàng không vào khai thác, góp phần phát triển giao thông vận tải bằng đường hàng không từ trung tâm của tỉnh, kết nối với các thành phố lớn trong nước được thuận lợi, nhanh chóng, an toàn.

3.4.6. Về phát triển vận tải:

Đáp ứng nhu cầu vận tải với chất lượng ngày càng cao, giá cả hợp lý đảm bảo an toàn, tiện lợi; ưu tiên phát triển vận tải công cộng bằng xe buýt, taxi. Đến năm 2025, tổng sản lượng vận tải toàn ngành GTVT khoảng 9,5 tỷ tấn.km hàng hóa (tương đương với 66 triệu tấn hàng hóa); 27,6 tỷ hành khách.km (tương đương 460 triệu lượt hành khách). Nghiên cứu tuyến vận tải ven biển Việt Nam – Campuchia – Thái Lan.

3.4.7. Phát triển Logistics

- Hạ tầng trung tâm Logistics: kêu gọi đầu tư xã hội hóa Trung tâm Logistics tại tỉnh Kiên Giang theo quy hoạch.

- Tiếp tục duy trì hoạt động 9 bến xe hiện trạng trên đất liền, đề xuất nâng cấp các bến xe chưa đạt tiêu chuẩn và mở mới 3 bến xe. Chi tiết xem bảng sau:

Bảng 3.3 Định hướng phát triển bến xe đến năm 2025

Stt	Bến xe	Định hướng (m ²)	Đạt tiêu chuẩn	Thực hiện QH
1	Bến xe Hà Tiên	20.497	Loại I	Duy trì

**ĐẦU TƯ XÂY DỰNG KẾT CẤU HẠ TẦNG KINH TẾ - XÃ HỘI,
NHẤT LÀ GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH KIÊN GIANG**

Stt	Bến xe	Định hướng (m ²)	Đạt tiêu chuẩn	Thực hiện QH
2	Bến xe Giang Thành	5.797	Loại III	Nâng cấp
3	Bến xe Kiên Lương	8.699	Loại III	Nâng cấp
4	Bến xe Rạch Giá	11.235	Loại II	Nâng cấp
5	Bến xe tỉnh	22.763	Loại I	Duy trì
6	Bến xe Giồng Riềng	5.000	Loại III	Mở mới
7	Bến xe Gò Quao	5.454	Loại III	Nâng cấp
8	Bến xe An Minh	4.000	Loại IV	Nâng cấp, mở rộng
9	Bến xe Vĩnh Thuận	2.582	Loại IV	Nâng cấp
10	Bến xe An Biên	5.000	Loại III	Mở mới
11	Bến xe U M. Thượng	5.000	Loại III	Mở mới

Kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng bến xe Dương Đông bến xe An Thới và Suối Cái trên địa bàn TP. Phú Quốc theo quy hoạch.

CHƯƠNG 4 CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỈNH KIÊN GIANG

4.1. Giải pháp về thể chế, chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tăng cường các hoạt động thông tin, tuyên truyền các chủ trương, nghị quyết của Đảng, kế hoạch của Ủy ban nhân dân tỉnh với các chương trình, hành động cụ thể của các ngành, các cấp.

- Công bố rộng rãi danh mục, kế hoạch đầu tư đến năm 2025 và các giai đoạn tiếp theo, kể cả các danh mục kêu gọi vốn đầu tư trực tiếp và vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) để định hướng cho các nhà đầu tư (NĐT) lựa chọn và làm cơ sở cho việc huy động các nguồn vốn đầu tư.

- Tập trung rà soát, xây dựng và thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải, nhằm đảm bảo phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ. Chú trọng tạo quỹ đất hợp lý cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông đô thị.

- Chủ động lập đầy đủ các thủ tục về đầu tư xây dựng, huy động các nguồn vốn trong và ngoài tỉnh để đầu tư xây dựng. Tranh thủ các nguồn vốn ODA, trái phiếu Chính phủ, các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm lợi ích thoả đáng của nhà đầu tư. Sử dụng có hiệu quả Quỹ bảo trì đường bộ, đưa công tác bảo trì đường bộ theo kế hoạch thành một nhiệm vụ không thể thiếu trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tháo gỡ các khó khăn vướng mắc trong công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng, tạo điều kiện thuận lợi cho xây dựng các công trình giao thông, đặc biệt là các công trình trọng điểm.

- Tập trung nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, nâng cao trách nhiệm thi hành công vụ của cán bộ, công chức, viên chức nhằm tạo môi trường đầu tư, kinh doanh minh bạch, bình đẳng và thuận lợi.

- Thực hiện tốt việc kiểm tra, giám sát, quản lý chặt chẽ thủ tục xây dựng cơ bản, chất lượng dự án, thiết kế và chất lượng công trình, với mục tiêu đẩy nhanh tiến độ, nâng cao chất lượng, đảm bảo an toàn giao thông.

4.2. Giải pháp về nguồn vốn và huy động vốn.

- Kiến nghị Chính phủ hỗ trợ đầu tư hệ thống đường bộ ven biển trên địa bàn tỉnh, thực hiện theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

- Cải thiện môi trường đầu tư, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông dưới nhiều hình thức : ngân sách nhà nước (bao gồm cả ODA), xây dựng – khai thác – chuyển giao (BOT); hợp tác công tư PPP; chuyển nhượng quyền

kinh doanh khai thác, khai thác quỹ đất và các dịch vụ liên quan ... để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tăng mức đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông bằng ngân sách nhà nước và trái phiếu Chính phủ hàng năm đạt $5 \div 7\%$ GDP, trong đó ưu tiên cho những công trình trọng điểm.

- Thu hút mạnh và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA. Đẩy mạnh vận động các nhà tài trợ tiếp tục cung cấp ODA để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, nhất là các công trình lớn, có sức lan tỏa, tạo ra đột phá lớn.

4.3. Giải pháp về phát triển vận tải.

- Nghiên cứu tái cơ cấu vận tải toàn ngành để phát triển hài hòa hợp lý các phương thức vận tải, đảm bảo hiệu quả kinh tế xã hội, an toàn giao thông và bảo vệ môi trường, phát triển bền vững.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải. Hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải hành khách công cộng và vận tải phục vụ vùng sâu, vùng xa, vùng đặc biệt khó khăn với các hình thức phù hợp.

- Xây dựng hệ thống giá cước, phí, lệ phí để Nhà nước làm công cụ điều tiết vĩ mô, định hướng cho việc phát triển hợp lý các phương thức vận tải.

- Phát triển đa dạng các loại hình vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải, đảm bảo chất lượng, nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội. Phát triển mạnh vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics trong vận tải hàng hoá.

- Tăng cường công tác quản lý, kiểm tra định kỳ chất lượng phương tiện và chất lượng dịch vụ vận tải, đặc biệt là đối với vận tải hành khách. Phát triển các tổ chức, hiệp hội bảo vệ quyền lợi khách hàng.

4.4. Giải pháp về khoa học công nghệ.

- Nghiên cứu ứng dụng tốt các tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm (TCVN và TCN) về giao thông và xây dựng của Việt Nam đang hiện hành... trong công tác khảo sát, thiết kế, chú trọng sử dụng công nghệ và vật liệu mới thi công, quản lý khai thác trong dự án xây dựng công trình giao thông.

- Ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, khai thác và bảo trì đối với các cảng biển, đặc biệt là các cảng biển nước sâu, cảng biển quốc tế.

- Nghiên cứu ứng dụng kết cấu mặt đường cũ sử dụng công nghệ tái chế nóng mặt đường bê tông nhựa nóng phù hợp với điều kiện Kiên Giang; nghiên cứu lựa chọn kết cấu và vật liệu cho kết cấu áo đường mềm trên các tuyến giao thông nông thôn có tải trọng nặng, lưu lượng lớn phù hợp với điều kiện nhiệt ẩm ...

4.5. Giải pháp về tổ chức quản lý.

- Triển khai các giải pháp, chính sách đào tạo, phát triển nguồn lực: Đào tạo nguồn nhân lực tại các trường đại học, học viện và cao đẳng chuyên ngành, bồi dưỡng nghiệp vụ bồi dưỡng kiến thức nghiệp vụ cho cán bộ, công chức và viên chức ngành Giao thông vận tải. Tăng cường sự phối hợp và gắn kết giữa các công ty, tổ chức sử dụng nguồn nhân

lực với các cơ sở đào tạo, huấn luyện để đảm bảo đáp ứng nhu cầu thực tế và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo; có chính sách tiền lương và các chế độ ưu đãi đối với người lao động trong điều kiện lao động đặc thù của ngành giao thông vận tải.

- Các giải pháp, chính sách về đảm bảo an toàn giao thông: Triển khai tích cực, đồng bộ các giải pháp giảm thiểu tai nạn giao thông. Nâng cao ý thức chấp hành luật, đồng thời xử lý nghiêm các hành vi vi phạm; tổ chức thẩm định an toàn giao thông đối với tất cả các công trình nâng cấp và xây dựng mới, tăng cường áp dụng các công nghệ hỗ trợ và kiểm soát giao thông tiên tiến; nâng cấp chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển phương tiện vận tải; chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới.

- Các giải pháp, chính sách về bảo vệ môi trường: Thực hiện các tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường được quy định theo các quy định của pháp luật. Chủ động đối phó có hiệu quả với biến đổi khí hậu tác động đến kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

CHƯƠNG 5 ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG VÀ ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP ỨNG PHÓ, GIẢM THIỂU

5.1. Đánh giá các tác động có thể xảy ra đối với môi trường và nước biển dâng.

5.1.1. Biến đổi khí hậu và nước biển dâng tác động đến ngành giao thông vận tải

Việt Nam có bờ biển dài hơn 3.260 km, hơn 1 triệu km² lãnh hải, trên 3.000 hòn đảo gần bờ và hai quần đảo xa bờ, nhiều vùng đất thấp ven biển. Những vùng này hằng năm phải chịu ngập lụt nặng nề trong mùa mưa và hạn hán, xâm nhập mặn trong mùa khô. BĐKH và nước biển dâng sẽ làm trầm trọng thêm với những tác động tiêu cực ở những vùng này, tăng diện tích ngập lụt, gây khó khăn cho thoát nước, tăng xói lở bờ biển, ảnh hưởng đến các công trình xây dựng ven biển, như: Đê điều, đường giao thông, các bến cảng. Mỗi khi có cơn bão, lũ lụt, hạn hán triều cường... nhiều hệ thống giao thông đường bộ, thủy, sắt bị ảnh hưởng nặng nề. Theo đánh giá của Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP), BĐKH có tác động lớn tới các công trình giao thông. Khi mực nước biển dâng cao sẽ ảnh hưởng đến nền móng công trình các cảng hàng không ven biển có cao độ từ 5m trở xuống. Theo đánh giá, sẽ có 6 cảng hàng không chiếm khoảng 20% số cảng hàng không của Việt Nam bị ảnh hưởng với thiệt hại ước khoảng 0,52 tỷ USD.

- BĐKH và nước biển dâng đã gây ra sụt lún, ngập lụt nhiều tuyến giao thông: gia tăng sạt trượt, xói lở mặt, nền đường làm các phương tiện giao thông không lưu thông được, gây ách tắc, gia tăng tai nạn giao thông đường bộ. Đường xá bị cắt đứt nhiều đoạn, nhiều tuyến đường địa phương sau bão lũ hàng tuần vẫn bị ngập lụt, ách tắc, giao thông đi lại khó khăn...

- Mực nước biển dâng, dòng chảy lũ gia tăng, giảm khoảng lưu không từ mặt nước dòng chảy lũ đến đáy cầu, ảnh hưởng đến sự lưu thông của các loại tàu lớn. Vào mùa mưa bão, rất nhiều bến cảng bị ngập lụt, giảm chiều cao thông thủy ảnh hưởng đến khả năng khai thác của công trình. Giao thương đi lại giữa các vùng miền biển trong và ngoài nước bị đình trệ. Mùa khô hạn làm cạn kiệt dòng chảy dẫn đến giao thông thủy bị ảnh hưởng. Hiện tượng xâm nhập mặn sẽ gia tăng, sự giao thương đi lại ở các vùng miền biển khó khăn, đời sống hàng ngày của cộng đồng địa phương bị thu hẹp nhanh chóng. Các cơ sở hạ tầng nhất là các cảng sẽ bị tác động mạnh, thậm chí phải xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp hoặc di dời...

- Trong GTVT hàng không và các hoạt động của phương tiện mặt đất tại các sân bay lớn có thể gây ra ô nhiễm ở mức độ cao. Hoạt động của hàng không đã và đang có yếu tố ảnh hưởng tới khí quyển theo chiều hướng không tốt và cũng bị BĐKH tác động ngược trở lại. Công nghiệp hàng không tác động không tốt đến môi trường và cũng đang bị ảnh hưởng nặng nề do BĐKH gây ra. Theo Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), gần 20% các vụ tai nạn hàng không trên thế giới có liên quan đến vấn đề khí hậu, thời tiết và chiếm 8% tỉ lệ tử vong. Các hiện tượng thời tiết như mưa, gió, mưa đá,

bão, sấm, chớp... đều là những thử thách đối với an toàn bay. Báo cáo của ICAO cho thấy, các vụ tai nạn và những vụ việc nghiêm trọng gần đây đã nêu lên tác động tiềm tàng của hiện tượng khí hậu cực đoan đến an toàn bay.

- BĐKH có nhiều ảnh hưởng tiêu cực đến GTVT, một ngành tiêu thụ nhiều năng lượng và phát thải khí nhà kính không ngừng tăng lên trong tương lai khi triển khai các hoạt động nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Việc kiểm soát và hạn chế tốc độ tăng phát thải khí nhà kính đòi hỏi ngành phải đổi mới và áp dụng các công nghệ ít chất thải và công nghệ sạch.

5.1.2. Đánh giá tác động của BĐKH và nước biển dâng đối với tỉnh Kiên Giang

Kiên Giang có diện tích tự nhiên trên 6.300 km², bờ biển dài hơn 200 km; vùng biển rộng hơn 63.000 km² với 05 quần đảo, có khoảng 140 hòn/đảo lớn nhỏ; với vị trí ở vùng hạ lưu sông Hậu, đồng thời tiếp giáp với biển, chịu ảnh hưởng trực tiếp mạnh mẽ của chế độ thủy triều biển Tây, từ đó Kiên Giang là một trong những tỉnh dễ bị tổn thương bởi BĐKH, biểu hiện rõ nét do sự xâm nhập mặn, sự khan hiếm nước ngọt trong mùa khô và thời tiết khắc nghiệt ở vùng ven biển, đảo tiếp tục diễn ra trong những năm gần đây; là tỉnh được đánh giá có khả năng chịu ảnh hưởng nhiều của BĐKH; do đó, việc nhận thức về ảnh hưởng của BĐKH, để từ đó thực hiện các chương trình kế hoạch về bảo vệ môi trường, góp phần vào hạn chế tác động của BĐKH là một yêu cầu rất cấp thiết, nhằm đảm bảo ứng phó có hiệu quả với những tác động trước mắt và tiềm tàng của BĐKH cho những năm tiếp theo.

- Theo Sở Tài nguyên và Môi trường Kiên Giang, chưa tính các huyện đảo và xã đảo, tỉnh Kiên Giang có diện tích hơn 570.373 ha, nếu xác định vùng có độ cao hơn 1 m thì toàn tỉnh chỉ có 32.699 ha và cao hơn 1,5 m chỉ có 4.462 ha. Nếu theo kịch bản BĐKH, nước biển dâng cao hơn mặt nước chuẩn 0,5 m thì tỉnh Kiên Giang có hơn 50% diện tích đồng bằng bị chìm trong nước; nếu nước biển dâng cao hơn 1 m, thì phần đất liền còn lại là 37.161 ha chiếm 6,5% diện tích đất liền nhô khỏi mặt nước.

- BĐKH có chiều hướng ngày càng cực đoan, lượng mưa mùa khô giảm dẫn đến hạn hán, thiếu nước, xâm nhập mặn kéo dài. Nhiệt độ toàn cầu nóng lên làm tăng nhu cầu sử dụng nước, đặc biệt đối với nhu cầu cho nông nghiệp (ngành chiếm 70-75% tổng nhu cầu sử dụng nước). Thách thức đối với công tác thủy lợi thời gian tới trước hết từ BĐKH cũng biểu hiện ngày càng rõ nét, diễn biến thiên tai ngày càng cực đoan. Theo kịch bản BĐKH 2016, nếu lượng mưa giảm 10% thì sẽ làm dòng chảy mùa khô ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long (chỉ tính riêng lượng nước phát sinh trong vùng) giảm 4,8% vào năm 2020, 14,5% vào năm 2050 và 33,7% vào năm 2100. Cạn kiệt, thiếu hụt nguồn nước trên các hệ thống sông trong mùa kiệt đang làm suy giảm năng lực của hệ thống thủy lợi, nhất là các hệ thống xây dựng trong các giai đoạn trước.

- Do chịu ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, thiên tai ở nước ta trong những năm vừa qua ngày càng phức tạp, bão, lũ, mưa lớn, ngập lụt, đang gia tăng về cường độ, tần suất, trong đó tần suất thiên tai lớn xuất hiện dày hơn, có nhiều đợt thiên tai cực đoan

trái so với quy luật trước đây như tình trạng mưa lớn đột biến, ngập lụt thường xuyên, ngập úng đô thị gia tăng. Ngoài ra, theo kịch bản nước biển dâng lên 1m sẽ có 39% diện tích đồng bằng sông Cửu Long. Theo dự báo, đến năm 2100 Việt Nam sẽ mất khoảng 10% GDP do hậu quả của biến đổi khí hậu. Các tác động của BĐKH cũng sẽ ảnh hưởng tới hơn 12% diện tích đất nông nghiệp và khoảng 25% dân số của Việt Nam.

5.2. Đề xuất các giải pháp ứng phó và giảm thiểu.

- Cần nâng cấp và cải tạo các công trình GTVT ở các vùng thường bị đe dọa bởi lũ lụt, nước biển dâng, bảo đảm quản lý nhu cầu năng lượng trên cơ sở hiệu suất năng lượng cao, sử dụng tiết kiệm và hợp lý năng lượng; xây dựng chiến lược ứng phó và thích ứng với diễn biến bất thường của thời tiết...

- Một trong các biện pháp hiệu quả trước mắt là phải xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đê biển. Đây là giải pháp phát triển kinh tế bền vững, hiện tại đê biển ở Kiên Giang đã và đang phát huy hiệu quả trong công tác phòng chống thiên tai, tạo điều kiện cho các địa phương có biển phát triển kinh tế - xã hội. Nhưng, do hệ thống đê của tỉnh đa phần đắp bằng đất, nền lại yếu, nhiều tuyến đê thường xuyên sạt lở, chỉ chống đỡ được bão từ cấp 9 trở xuống.

- Việc xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đê biển không những chỉ bảo vệ an ninh cho quốc gia mà còn bảo vệ vững chắc các công trình GTVT nhằm giảm tác động của BĐKH, hạn chế bão lũ, nước biển dâng tàn phá các khu dân cư, khu đô thị nằm ven biển và các công trình GTVT, phục vụ an sinh xã hội và phát triển kinh tế. Mặt khác, xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đê biển ngăn chặn được nước mặn xâm nhập vào đất liền, phá hủy các công trình GTVT có nền móng nằm sâu trong lòng đất do nước mặn xâm lấn ăn mòn là rất cần thiết.

- Để giảm thiểu tác hại của BĐKH ở cấp độ vĩ mô đó là trên cơ sở khoa học của các kịch bản BĐKH các nhà hoạch định chính sách cần tăng cường hợp tác quốc tế, xây dựng chương trình hành động thích ứng với BĐKH và thực thi có hiệu quả trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội. Ngành GTVT cần quy hoạch, thiết kế lại hệ thống hạ tầng kỹ thuật giao thông trên đất liền, trên biển và ven biển, các bến cảng, kho bãi, luồng lạch, giao thông thủy nội địa, nhất là ở các vùng đồng bằng ven biển và miền núi. Xây dựng các tiêu chuẩn, quy phạm kỹ thuật phù hợp với BĐKH. Khi phát triển GTVT ở các vùng thường bị đe dọa bởi lũ, lụt, nước biển dâng. Xây dựng công trình giao thông cần chú ý mực nước biển dâng mỗi năm khoảng 3cm, và tới năm 2100 sẽ tăng khoảng 70cm so với mực nước biển năm 1990 để lựa chọn giải pháp công trình cho phù hợp ngay từ khâu khảo sát, lập dự án. Trong điều kiện kinh tế cho phép, từng bước kiên cố hóa ta - luy hoặc trồng cây xanh, thảm thực vật để bảo vệ nền đường, mố cầu...

- Bên cạnh đó, khuyến khích phát triển các loại phương tiện sử dụng ít hoặc không sử dụng nhiên liệu hóa thạch, đẩy mạnh nghiên cứu và sử dụng nhiên liệu tái tạo trong các phương tiện vận tải. Trong giao thông, nhất là giao thông nông thôn cần chú ý đến tác động của BĐKH; chú trọng các biện pháp gia cố đê biển, tiêu thoát nước khi ứng ngập, nhất là vào mùa bão, lũ...

CHƯƠNG 6 ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA ĐỀ ÁN

6.1. Hiệu quả về mặt kinh tế-xã hội của đề án

Kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng là nền tảng vật chất có vai trò đặc biệt quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Có kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đồng bộ, hiện đại, kết nối đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách... thì nền kinh tế mới có điều kiện để tăng trưởng nhanh, ổn định và bền vững. Việc phát triển nhanh kết cấu hạ tầng giao thông với phương châm “đi trước một bước” là đòi hỏi bức thiết của thực tiễn, vừa nhằm tháo gỡ các điểm nghẽn, vừa tạo điều kiện bứt phá nhanh trong quá trình xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ của đất nước.

Trong thời gian qua, Tỉnh và nhân dân tỉnh Kiên Giang đã dành sự quan tâm lớn cho đầu tư phát triển GTVT; trong đó, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông (KCHTGT) đã có bước phát triển mạnh mẽ. Chất lượng vận tải ngày càng được nâng cao, cơ bản đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh, nâng cao đời sống nhân dân, góp phần xóa đói, giảm nghèo, rút ngắn khoảng cách giữa các vùng, miền. Một số công trình giao thông hiện đại, như đường bộ cao tốc, cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế,... đã được đầu tư xây dựng đạt tiêu chuẩn khu vực và quốc tế, góp phần tạo diện mạo mới cho tỉnh Kiên Giang.

Một trong những nguyên nhân chính là khó khăn về nguồn lực, khiến cho công tác đầu tư phát triển KCHTGT triển khai chậm so với yêu cầu, hệ thống KCHTGT hiện hữu cũng chưa có điều kiện duy tu, bảo dưỡng đầy đủ, kịp thời, làm hạn chế năng lực khai thác.. Đây là trở ngại rất lớn trong việc thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển KCHTGT đồng bộ, hiện đại, “đi trước một bước” tạo tiền đề phát triển tỉnh tới năm 2050.

6.1.1. Hiệu quả về mặt kinh tế

Để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông “đi trước một bước” theo hướng đồng bộ, hiện đại ngành GTVT cần đáp ứng nhu cầu vận tải với tổng sản lượng vận tải khoảng 25.025.000 tấn (2030); 157.064.000 hành khách.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải giúp tăng cường khả năng lưu thông hàng hóa, giảm thời gian và chi phí vận chuyển.

- Hạ tầng giao thông được đầu tư đồng bộ giúp tăng sức thu hút đầu tư cho các ngành kinh tế khác.

- Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang là tăng hiệu quả đầu tư của các dự án khác như các dự án bất động sản, các dự án khu kinh tế, khu cụm công nghiệp...

- Các hiệu quả kinh tế của thể của đề án đạt được cụ thể như sau:

- + Hệ thống cao tốc giúp kết nối thành phố Hà Tiên và Rạch Giá giúp kéo giảm hơn 50% thời gian di chuyển giữa 2 thành phố, xóa bỏ thể độc đạo của QL.80.

+ Hệ thống đường ven biển với các trục ngang kết nối với quốc lộ 80, QL.63 là tăng cường hiệu quả đầu tư của hệ thống cảng biển... (ĐT.968 kết nối cụm cảng Xẻo Nhàu với QL.63; ĐT.969B kết nối cảng Linh Huỳnh với QL.80, Đường bộ ven Biển kết nối cụm cảng Tắc Cậu, cảng Rạch Giá với QL.63, QL.80.

+ Nâng cấp, kéo dài đường tỉnh ĐT.963 kết nối đô thị động lực Giồng Riềng với cao tốc Rạch sỏi Lộ Tẻ, QL.80 và các đô thị khác như Tân Hiệp, Giang Thành,...

+ Mở mới đường Thứ 3-Ven Biển tăng cường kết nối cho đô thị động lực An Biên.

+ Nâng cấp hệ thống sân bay Rạch giá và cảng hàng không Quốc tế phú quốc để mở rộng cánh cửa kết nối với các đô thị lớn trong nước Tp. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng và quốc tế, thu hút khách du lịch và nhà đầu tư đến với Kiên Giang.

+ Đầu tư nâng cấp cảng biển thu hút các nhà đầu tư thế giới đến với Kiên Giang, tăng cường sức cạnh tranh hàng hóa của Việt Nam nói chung và của tỉnh nhà nói riêng với thị trường thế giới.

6.2. Hiệu quả về mặt xã hội

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải góp phần kéo giảm ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông. An toàn giao thông luôn được xem như là một tiêu chí hết sức quan trọng để đánh giá chất lượng giao thông và qua đó đánh giá trình độ phát triển của hệ thống KCHTGT cũng như trình độ phát triển chung của xã hội. Kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, phát triển hơn sẽ an toàn hơn, do vậy sẽ góp phần làm giảm tai nạn giao thông, qua đó làm giảm những chi phí xã hội về tài chính cũng như những thiệt hại, mất mát về con người và tài sản gây nên bởi các vụ tai nạn.

- Tăng cường kiến trúc cảnh quan không gian tĩnh và mỹ quan đô thị.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông thúc đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

- Tạo việc làm cho lao động trên địa bàn tỉnh, góp phần vào công cuộc xóa bỏ khoảng cách giữa đô thị và nông thôn, chênh lệch giàu nghèo.

- Kết cấu hạ tầng giao thông phát triển đồng bộ đáp ứng được nhu cầu đi lại tăng lên nhanh chóng đi và đến tỉnh, trên địa bàn huyện/ thành phố, góp phần tạo môi trường thuận lợi cho phát triển kinh tế và nâng cao đời sống của người dân. Đồng thời góp phần thúc đẩy các hoạt động giao lưu văn hóa, xã hội của người dân sinh sống trên địa bàn tỉnh và với các tỉnh lân cận.

6.3. Công tác phối hợp, triển khai thực hiện.

- Đây là một đề án liên quan đến nhiều ngành, nhiều cấp, thực hiện trong thời gian dài, sẽ có nhiều khó khăn, thách thức, nhất là huy động các nguồn lực, giải phóng mặt bằng... Vì vậy để thực hiện Đề án theo đúng tiến độ theo các mục tiêu đề ra cần có sự phối hợp của tất cả các Sở ngành, địa phương, các nhà đầu tư... dưới sự chỉ đạo xuyên suốt của UBND tỉnh. Trong đó Sở GTVT là đơn vị chủ trì phối hợp với các

ngành có liên quan tổ chức xây dựng kế hoạch thực hiện từng nội dung của Đề án, cụ thể cho từng giai đoạn, từng năm trình UBND tỉnh phê duyệt và tổ chức triển khai thực hiện.

- Đề án khi triển khai hai thành công sẽ là bước đột phá lớn, tăng cường hệ thống giao thông phát triển đồng bộ, thực đẩy phát triển kinh tế - xã hội, chuyển biến đáng kể bộ mặt đô thị, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, góp phần khai thác tốt tiềm năng, lợi thế của tỉnh và bảo đảm tốc độ tăng trưởng cao, bền vững, đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế trên địa bàn.

6.4. Dự toán kinh phí đầu tư phát triển.

- Vốn đầu tư được khái toán trên cơ sở tham khảo đơn giá xây dựng các dự án đường trên địa bàn đã thực hiện, sau đó chia ra theo tỷ lệ km chiều dài đường như sau:

+ Hệ thống đường giao thông quốc gia cập nhật theo các dự án đầu tư đã được tính toán nguồn vốn và nguồn vốn ước tính của quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia.

+ Các tuyến đường địa phương xây mới: khoảng 30 tỷ đồng/km đường cấp IV, 40 tỷ đồng/km đường cấp III;

+ Các tuyến đường địa phương nâng cấp trên nền cũ: khoảng 15 tỷ đồng/km đường cấp IV, 20 tỷ đồng/km đường cấp III;

+ Chưa tính đến chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư, kinh phí xây dựng từng tuyến đường sẽ được lập chi tiết dự toán khi triển khai lập dự án đầu tư xây dựng.

+ Chi phí đầu tư nạo vét, chỉnh trị luồng đường thủy ước tính 1 tỷ/km, mục tiêu mỗi giai đoạn thực hiện 50%.

+ Chi phí đầu tư cảng bến thủy, bộ, trung tâm Logistics,... huy động nhà đầu tư (đầu tư trực tiếp).

- Tổng vốn đầu tư xây dựng toàn ngành giai đoạn 2021-2025 là 26.839 tỷ đồng, chi tiết dự kiến như sau:

+ Nguồn vốn ngân sách Trung ương: 11.446 tỷ đồng

+ Nguồn vốn ngân sách địa phương: 7.572 tỷ đồng

+ Huy động NĐT (đầu tư trực tiếp): 7.821 tỷ đồng

- Tổng vốn đầu tư xây dựng toàn ngành giai đoạn sau năm 2025 là 39.775 tỷ đồng, chi tiết dự kiến như sau:

+ Nguồn vốn ngân sách Trung ương: 18.807 tỷ đồng

+ Nguồn vốn ngân sách địa phương: 7.390 tỷ đồng

+ Huy động NĐT (đầu tư trực tiếp): 13.579 tỷ đồng

(Kèm theo bảng chi tiết danh mục tổng vốn đầu tư xây dựng và khối lượng thực hiện).



6.5. Lộ trình, kế hoạch đầu tư các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

6.5.1. Các dự án kết cấu hạ tầng giao thông ưu tiên phát triển giai đoạn 2021-2025

Xây dựng mới, nâng cấp mở rộng, cải tạo sửa chữa 3.077km đường (Cao tốc 117km; Quốc lộ 94km; đường tỉnh 125km; đường huyện, thành phố 520km; giao thông nông thôn xây mới 2.200 km; Hạ tầng du lịch 21km). Hệ thống cầu đầu tư 7.203m dài cầu với tải trọng từ 0,5HL93 đến HL93. Tiếp tục đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa gồm Cảng Hành khách quốc tế Phú Quốc, Cảng Bãi Vòng - Phú Quốc, Cảng Mũi Đất Đỏ - Phú Quốc, Cảng Hòn Chông, Cảng An Thới - Phú Quốc, Cảng Đá Chồng - Phú Quốc, Cảng Hàm Ninh - Phú Quốc. Nâng cấp, mở rộng cảng hàng không Rạch Giá, đầu tư đường hạ cất cánh số 2 và nhà ga hành khách T2. Xây dựng mới trung tâm Logistics tại tỉnh Kiên Giang.

6.5.2. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn sau 2025

Tiếp tục thực hiện xây dựng hệ kết cấu hạ tầng giao thông vận tải theo quy hoạch định hướng đến năm 2030. Các công trình dự án chưa được thực hiện trong giai đoạn trước 2026 sẽ tiếp tục triển khai trong giai đoạn tiếp theo đến 2030 đồng thời có điều chỉnh bổ sung một số công trình mới đáp ứng nhu cầu phát triển giao thông vận tải và kinh tế xã hội trong tình hình mới.

CHƯƠNG 7 TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐỀ ÁN

7.1. Các cấp uỷ đảng, các tổ chức chính trị, tổ chức chính trị xã hội trong tỉnh.

Tiếp tục quán triệt ý nghĩa, tầm quan trọng của Nghị quyết Trung ương 4 khóa XII; Nghị quyết số 16/NQ-CP 08/6/2016 của Chính phủ, Nghị Quyết 11-NQ/ĐH ngày 17/10/2020 của Đại hội đại biểu Đảng bộ lần thứ XI, nhiệm kỳ 2020-2025, Nghị quyết số 35/NQ-HĐND ngày 14/01/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh về nhiệm vụ phát triển kinh tế-xã hội tỉnh Kiên Giang giai đoạn 2021-2025.

Thực hiện Kế hoạch số 80/KH-UBND ngày 15 tháng 4 năm 2021 của UBND tỉnh về : Triển khai thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 05 năm 2021-2025 tỉnh Kiên Giang.

Tăng cường các hoạt động thông tin, tuyên truyền các chủ trương, nghị quyết của Đảng, kế hoạch của Ủy ban nhân dân tỉnh với các chương trình, hành động cụ thể của các ngành, các cấp.

7.2. Nhiệm vụ của các Sở, ngành

7.2.1. Sở Giao thông vận tải

- Tiếp tục rà soát quy hoạch ngành, hướng tới phát triển hài hòa, kết nối hiệu quả giữa các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy..., kết nối các cảng biển, nhà ga, các khu công nghiệp, khu kinh tế, các cửa khẩu, phù hợp với đặc điểm của từng địa phương, đẩy mạnh phát triển vận tải hành khách công cộng; tổ chức rà soát, hoàn thiện Quy hoạch tổng thể phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; Quy hoạch Giao thông bền vững đảo Phú Quốc, báo cáo UBND tỉnh xem xét, quyết định.

- Đồng thời tăng cường công tác quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng, nâng cao chất lượng dự án từ thiết kế, thi công, giám sát... tránh thất thoát, lãng phí (đối với cả dự án đầu tư từ nguồn vốn ngân sách nhà nước và đầu tư theo hình thức PPP); rà soát, đề xuất danh mục các dự án ưu tiên đầu tư phù hợp với khả năng cân đối nguồn lực. Bên cạnh đó, cân đối tổng thể nguồn lực để đề ra các giải pháp huy động vốn đầu tư hạ tầng giao thông. Tập trung huy động các nguồn vốn ngân sách nhà nước, ODA, PPP... Đẩy nhanh tiến độ các dự án đang triển khai, rà soát các vướng mắc về thủ tục, giải phóng mặt bằng... để có biện pháp tháo gỡ kịp thời.

- Chủ trì phối hợp với các ngành có liên quan tổ chức xây dựng kế hoạch thực hiện từng nội dung của Đề án, cụ thể cho từng giai đoạn, từng năm trình UBND tỉnh phê duyệt và tổ chức triển khai thực hiện.

- Chịu trách nhiệm khai thác nguồn lực đầu tư qua Bộ Giao thông vận tải, thực hiện đầu tư xây dựng, nâng cấp mở rộng đối với các dự án đường quốc lộ, tỉnh lộ, cảng sông, cảng biển.

- Phối hợp với các ngành liên quan, tham mưu trình UBND tỉnh điều chỉnh, bổ sung và xây dựng mới các cơ chế quản lý, vận hành, sửa chữa bảo trì để tăng tuổi thọ cơ sở hạ tầng giao thông. Tiến hành sơ kết, đánh giá tình hình thực hiện Đề án sau khi kết thúc từng giai đoạn cụ thể. Tổng kết đánh giá Đề án khi kết thúc vào cuối năm 2025.

7.2.2. Sở Kế hoạch và Đầu tư

Trên cơ sở kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm được cấp có thẩm quyền phê duyệt, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, các Sở, ban ngành và địa phương phân bổ danh mục dự án phù hợp với quy hoạch và Đề án được phê duyệt đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn ngân sách nhà nước.

Tham mưu thực hiện nhiệm vụ được phân công theo Quyết định số 2170/QĐ-UBND ngày 09/9/2021 của Chủ tịch UBND tỉnh Kiên Giang về việc ban hành quy chế làm việc của Hội đồng thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, nguồn vốn và khả năng cân đối vốn công trình, dự án đầu tư công.

7.2.3. Sở Tài chính

Hàng năm cùng với thời điểm lập dự toán, trên cơ sở nhiệm vụ Đề án được giao. Các sở, ban, ngành và Ủy ban nhân dân cấp huyện chủ động xây dựng dự toán kinh phí gửi cơ quan tài chính thẩm tra cân đối nguồn trình Ủy ban nhân dân tỉnh để bố trí kinh phí theo phân cấp ngân sách hiện hành, theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản hướng dẫn thi hành.

7.2.4. Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn

Phối hợp với Sở Giao thông vận tải trong đầu tư xây dựng các cảng thủy nội địa tổng hợp.

7.2.5. Sở Xây dựng

Chỉ đạo thực hiện các quy hoạch của thành phố, thị xã, khu đô thị, chương trình mục tiêu nông thôn mới... vào các quy hoạch, đề án phát triển giao thông tránh chồng chéo.

Thực hiện quản lý nhà nước các tuyến đường đô thị trên địa bàn tỉnh.

Phối hợp Sở Giao thông vận tải quản lý nhà nước về chất lượng công trình, dự án đầu tư xây dựng giao thông trên địa bàn tỉnh.

7.2.6. Sở Tài nguyên và Môi trường

Xem xét cập nhật nhu cầu quỹ đất theo đề án, hướng dẫn các chủ đầu tư các thủ tục cấp đất, thuê đất theo quy định.

Phối hợp với địa phương có dự án để thực hiện tốt công tác GPMB và di dân tái định cư.

Chủ trì thẩm định, đánh giá tác động môi trường có lưu ý đến sự biến đổi khí hậu và nước biển dâng của các dự án đầu tư theo đúng quy định.

7.2.7. Các chủ đầu tư và các đơn vị liên quan

Thực hiện các thủ tục và đầu tư xây dựng công trình theo đúng quy định. Sau khi đề án được phê duyệt chủ đầu tư phối hợp với các ngành, địa phương và các đơn vị liên quan tổ chức công bố, cắm mốc theo đúng quy định hiện hành.

Phối hợp với chính quyền địa phương và các đơn vị liên quan thực hiện tốt công tác bồi thường giải phóng mặt bằng, di dân tái định cư.

Theo chức năng và nhiệm vụ của mình có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ, mục tiêu của Đề án đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ, tránh chồng chéo.

Thực hiện tốt công tác bảo vệ môi trường trong quá trình thực hiện dự án.

7.3. Nhiệm vụ của các địa phương

Thực hiện lồng ghép các quy hoạch ngành, quy hoạch KT - XH của địa phương gắn với đề án tránh chồng chéo.

Phối hợp thực hiện tốt công tác bồi thường GPMB, di dân tái định cư, làm tốt công tác giáo dục tuyên truyền cho nhân dân, đặc biệt là nhân dân thuộc diện di dời tái định cư.

Tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ đầu tư trong quá trình triển khai thực hiện dự án.

Các Sở, ban, ngành và chính quyền địa phương nơi có dự án căn cứ vào Đề án này, trong phạm vi chức năng nhiệm vụ được giao có trách nhiệm chỉ đạo xây dựng kế hoạch cụ thể và tổ chức triển khai tại đơn vị mình; cụ thể hóa các mục tiêu, nhiệm vụ trong Đề án và hàng năm định kỳ báo cáo tình hình thực hiện gửi về Sở Giao thông vận tải Kiên Giang để tổng hợp báo cáo UBND tỉnh.

CHƯƠNG 8 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

KẾT LUẬN

Đề án “Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang, giai đoạn 2021-2026 và giai đoạn tiếp theo” thực hiện Nghị quyết số 35/NQ-HĐND ngày 14/01/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh về nhiệm vụ phát triển kinh tế-xã hội tỉnh Kiên Giang giai đoạn 2021-2025 và Kế hoạch số 182/KH-UBND; ngày 04 tháng 10 năm 2021 của UBND tỉnh về : Triển khai thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 05 năm 2021-2025 tỉnh Kiên Giang. Đây là một đề án liên quan đến nhiều ngành, nhiều cấp, thực hiện trong thời gian dài, sẽ có nhiều khó khăn, thách thức, nhất là huy động các nguồn lực, giải phóng mặt bằng... Đề án được thực hiện đúng tiến độ theo các mục tiêu đề ra sẽ là bước đột phá lớn, tăng cường hệ thống giao thông phát triển đồng bộ, thực đẩy phát triển kinh tế - xã hội, chuyển biến đáng kể bộ mặt đô thị, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, góp phần khai thác tốt tiềm năng, lợi thế của tỉnh và bảo đảm tốc độ tăng trưởng cao, bền vững, đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế trên địa bàn.

Khối lượng thực hiện: xây dựng mới, nâng cấp mở rộng, cải tạo sửa chữa 3.080km đường (Cao tốc 117km; Quốc lộ 94km; đường tỉnh 128km; đường huyện, thành phố 520km; giao thông nông thôn xây mới 2.200 km; Hạ tầng du lịch 21km). Hệ thống cầu đầu tư 9.736m dài cầu với tải trọng từ 0,5HL93 đến HL93. Tiếp tục đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa gồm Cảng Hành khách quốc tế Phú Quốc, Cảng Bãi Vòng - Phú Quốc, Cảng Mũi Đất Đỏ - Phú Quốc, Cảng Hòn Chông, Cảng Rạch Giá. Nâng cấp cảng hàng không Rạch Giá, đầu tư đường hạ cất cánh số 2 và nhà ga hành khách T2. Xây dựng mới 01 trung tâm Logistics tại huyện Châu Thành và Kiên Lương.

Sở Giao thông vận tải là cơ quan được giao quản lý Nhà nước về giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh, sẽ làm hết sức mình trong việc tham mưu đề xuất cho tỉnh và Bộ ngành Trung ương, đồng thời phối hợp chặt chẽ với các Sở, ngành và địa phương để đề án được thực hiện theo kế hoạch.

Các ngành, các địa phương có sự quan tâm, phối hợp hỗ trợ trong quá trình thực hiện.

KIẾN NGHỊ

- Đề nghị Chính phủ bố trí nguồn vốn đầu tư cho các dự án trên địa bàn tỉnh Kiên Giang theo đúng quy hoạch, kế hoạch và các thông báo ý kiến kết luận của Thủ tướng Chính phủ, đặc biệt là hệ thống đường bộ ven biển trên địa bàn tỉnh.

- Cải thiện môi trường đầu tư, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông dưới nhiều hình thức : ngân sách nhà nước (bao gồm cả ODA), các hình thức hợp tác công tư PPP; ... để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tăng mức đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông bằng ngân sách nhà nước và trái phiếu Chính phủ hàng năm đạt $5 \div 7\%$ GDP, trong đó ưu tiên cho những công trình trọng điểm.

PHỤ LỤC