

ĐỀ ÁN**phát triển hạ tầng giao thông và logistics
trên địa bàn thành phố Cần Thơ giai đoạn 2021 - 2025
và định hướng giai đoạn 2026 - 2030**

I- SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

Thành phố Cần Thơ có vị trí chiến lược quan trọng trong vùng đồng bằng sông Cửu Long và cả nước về kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh. Sau 15 năm triển khai thực hiện Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 17/02/2005 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố Cần Thơ đã từng bước được đầu tư ngày càng phát triển, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh.

Tuy nhiên, việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong thời gian qua tuy đạt được một số kết quả nhất định nhưng theo đánh giá vẫn chưa tương xứng và chưa đáp ứng yêu cầu phát triển của thành phố Cần Thơ ở hiện tại và trong tương lai cũng như vị trí, vai trò, là trung tâm động lực phát triển của vùng đồng bằng sông Cửu Long. Đánh giá tình hình và nguyên nhân trong Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (Nghị quyết số 59-NQ/TW) đã chỉ rõ: “Kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, hiện đại, chất lượng chưa cao, là điểm nghẽn đối với phát triển của thành phố Cần Thơ và vùng đồng bằng sông Cửu Long”. Logistics tuy có nhiều tiềm năng nhưng phát triển còn yếu, quy mô nhỏ lẻ, thiếu đồng bộ, chưa xây dựng các trung tâm logistics hiện đại, cung ứng dịch vụ logistics tập trung, đồng bộ để phát triển thành phố Cần Thơ trở thành trung tâm logistics của cả vùng và kết nối đồng bộ liên hoàn với cả nước, quốc tế.

Đồng thời, Nghị quyết số 59-NQ/TW đã đề ra nhiệm vụ trọng tâm là “Phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, đặt biệt là kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối nội vùng và liên vùng; là cơ sở để thành phố phát huy vai trò trung tâm, động lực phát triển vùng; là đầu mối quan trọng về giao thông vận tải nội vùng và liên vận quốc tế”. Nhiệm vụ này cũng đã được đưa vào khâu đột phá thứ hai của Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ thành phố Cần Thơ lần thứ XIV, nhiệm kỳ 2020 - 2025.

Việc xây dựng Đề án phát triển hạ tầng giao thông và logistics trên địa bàn thành phố Cần Thơ giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng giai đoạn 2026 - 2030 là rất cần thiết, nhằm cụ thể hóa Nghị quyết số 59-NQ/TW và Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ thành phố Cần Thơ lần thứ XIV, nhiệm kỳ 2020 - 2025, đề ra mục tiêu cụ thể, các nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu, các danh mục các dự án ưu tiên đầu tư để làm cơ sở lãnh đạo tổ chức thực hiện thành công khâu đột phá thứ hai nêu trên.

Phạm vi áp dụng của Đề án trên toàn thành phố, đồng thời có xét đến kết nối liên vùng với các tỉnh vùng Đồng bằng sông Cửu Long, Thành phố Hồ Chí Minh và quốc tế. Lộ trình thực hiện Đề án là giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng giai đoạn 2026 - 2030 để đảm bảo thời gian thực hiện phân kỳ đầu tư, sắp xếp thứ tự ưu tiên đầu tư các dự án.

II- CĂN CỨ XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Nghị quyết số 98/NQ-CP ngày 30/8/2021 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Chương trình số 03-CTr/TU ngày 04/11/2020 của Ban Thường vụ Thành ủy Cần Thơ thực hiện Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ thành phố Cần Thơ lần thứ XIV, nhiệm kỳ 2020 - 2025 (Nghị quyết số 31-NQ/ĐH ngày 25/9/2020).

- Chương trình hành động số 02-CTr/TU ngày 06/10/2020 của Ban Chấp hành đảng bộ thành phố thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ thành phố Cần Thơ lần thứ XIV, nhiệm kỳ 2020 - 2025.

- Quyết định số 161-QĐ/TU ngày 11/3/2021 của Ban Thường vụ Thành ủy Cần Thơ về thành lập Tổ Biên tập xây dựng nghị quyết, chương trình, đề án thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ thành phố Cần Thơ lần thứ XIV.

III- ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG VÀ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ CẦN THƠ

1. Các nội dung đã làm được

- Thực hiện các nghị quyết, chủ trương, chính sách của Trung ương và thành phố Cần Thơ¹, giai đoạn 2005 - 2020 hạ tầng giao thông đã được

¹ Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 17/02/2005 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; Quyết định số 366/QĐ-TTg ngày 20/3/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Kế hoạch triển khai tiếp Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 17/02/2005 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ giai đoạn 2009 - 2015; Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ thành phố Cần Thơ lần thứ XI (nhiệm kỳ 2005 - 2010), lần thứ XII (nhiệm kỳ 2010 - 2015), lần thứ XIII (nhiệm kỳ 2015 - 2020); các quy hoạch, chương trình, kế hoạch có liên quan phát triển giao thông vận tải thành phố Cần Thơ giai đoạn 2005 - 2020 do Trung ương và thành phố Cần Thơ ban hành.

Trung ương và thành phố huy động nhiều nguồn vốn khác nhau đầu tư theo hướng đồng bộ, hiệu quả, trọng điểm giúp cho việc kết nối giao thông trên địa bàn thành phố Cần Thơ với các tỉnh vùng đồng bằng sông Cửu Long, Thành phố Hồ Chí Minh và cả nước ngày càng thuận lợi, nhanh chóng.

- Về đường bộ đã và đang xây dựng hoàn thành mạng lưới đường bộ khung chính quan trọng kết nối vùng và toàn thành phố. Đã hoàn thành đưa vào khai thác các quốc lộ (cầu Cần Thơ, Quốc lộ 1, Quốc lộ 91B, đường Nam Sông Hậu, Quốc lộ 91 đoạn Km7 - Km50 + 889, cầu Vàm Cống, tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi) và các đường trục chính (đường Võ Văn Kiệt, đường Nguyễn Văn Cừ nối dài, đường Võ Nguyên Giáp, đường Bốn Tổng - Một Ngàn, đường nối thành phố Cần Thơ với tỉnh Hậu Giang...). Hiện nay, thành phố đang khẩn trương thi công để sớm hoàn thành đưa vào khai thác một số đường đô thị thuộc Dự án phát triển thành phố Cần Thơ tăng cường khả năng thích ứng của đô thị (gọi tắt là Dự án 3) như: cầu Quang Trung, cầu và đường Trần Hoàng Na, đường hẻm 91, đường Hoàng Quốc Việt), đường vành đai sân bay, đường tỉnh 922 đoạn Quốc lộ 91B - Cờ Đỏ; đồng thời, đưa vào kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 để đầu tư các dự án trọng điểm (cao tốc Cần Thơ - Cà Mau; cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; Đường vành đai phía Tây thành phố Cần Thơ; Đường nối thành phố Cần Thơ với tỉnh Kiên Giang; Đường tỉnh 917; Đường tỉnh 921; Đường tỉnh 918; Đường tỉnh 923, cầu Tây Đô, cầu Cờ Đỏ, cầu Kinh Ngang...

- Về đường thủy nội địa cấp quốc gia có 06 tuyến (sông Hậu, sông Cần Thơ, kênh Xà No, kênh Cái Sắn, sông Ô Môn, kênh Thị Đội) do Bộ Giao thông vận tải quản lý, đạt tiêu chuẩn kỹ thuật đường thủy nội địa cấp III (riêng sông Hậu đạt cấp đặc biệt), cơ bản đáp ứng yêu cầu khai thác vận tải thủy nội địa và liên vùng. Đường thủy nội địa cấp thành phố có 09 tuyến (sông Ba Láng, rạch Phong Điền, rạch Cầu Nhiễm, sông Trà Nóc, kênh Thốt Nốt, kênh xáng Ô Môn, kênh KH8, kênh Bốn Tổng, kênh Đứng) đạt tiêu chuẩn kỹ thuật đường thủy nội địa cấp IV và cấp V, cơ bản đáp ứng phương tiện tải trọng từ 50 - 200 tấn lưu thông phục vụ vận tải liên tỉnh và liên quận, huyện. Hệ thống cảng thủy nội địa có 10 cảng (chiếm khoảng 17% so với cả vùng đồng bằng sông Cửu Long có 60 cảng) chủ yếu tập trung trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia sông Hậu.

- Về đường biển, cảng biển Cần Thơ là cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực loại I, gồm các khu bến tổng hợp, container Cái Cui, Hoàng Diệu - Bình Thủy, Trà Nóc - Ô Môn - Thốt Nốt, trong đó khu bến chính Cái Cui đã xây dựng hoàn thành giai đoạn 1 gồm 02 cầu cảng (quy mô hoàn chỉnh theo quy hoạch gồm 04 cầu cảng). Ngoài ra, có các bến chuyên dùng xăng dầu, vật liệu xây dựng và sản phẩm khác do tư nhân xây dựng và khai thác.

Đã xây dựng hoàn thành giai đoạn 1 dự án Luồng cho tàu biển tải trọng lớn vào Sông Hậu vào năm 2017, góp phần nâng cao năng lực vận tải biển, tạo điều kiện thuận lợi cho xuất, nhập khẩu hàng hoá của thành phố Cần Thơ và vùng đồng bằng sông Cửu Long.

- Về đường hàng không đã xây dựng hoàn thành đưa vào khai thác Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ vào ngày 01/01/2011, đến nay đã nâng cấp đạt quy mô sân bay cấp 4E gồm: 01 đường cất hạ cánh kích thước 3.000m x 45m; sân đỗ đáp ứng 10 vị trí đỗ máy bay; nhà ga đáp ứng 3 triệu hành khách/năm; tuy nhiên chưa có kho bãi hàng hóa và trung tâm logistics trong và ngoài phạm vi cảng hàng không. Hiện nay, có 13 đường bay đang khai thác gồm 09 đường bay nội địa (Hà Nội, Đà Nẵng, Phú Quốc, Côn Đảo, Hải Phòng, Đà Lạt, Vinh, Thọ Xuân, Cam Ranh) và 04 đường bay quốc tế (Kuala Lumpur, Bangkok, Đài Bắc, Seoul). Sản lượng vận chuyển hành khách ngày càng tăng qua các năm (năm 2010 đạt 212.476 hành khách/năm, đến năm 2019 đạt 1.334.827 hành khách/năm).

- Về bến xe đã xây dựng hoàn thành 01 bến xe trung tâm tại Khu đô thị mới Nam Cần Thơ và khai thác 04 bến xe tạm (các bến xe Ô Môn, Cờ Đỏ, Thốt Nốt, Phong Điền) phục vụ vận tải hành khách đi các tỉnh trong vùng và cả nước. Về bãi đỗ xe chưa có bãi đỗ xe công cộng khu vực trung tâm thành phố và các khu đô thị hiện hữu, chỉ bố trí các điểm đỗ xe công cộng trên một số tuyến đường đô thị được phép đỗ xe theo quy định; hiện nay dự án Trung tâm đậu xe và dịch vụ ô tô quận Ninh Kiều (tại số 12 đường Phan Đình Phùng) do Quỹ đầu tư phát triển thành phố Cần Thơ đầu tư đang triển khai thi công, khi hoàn thành sẽ cơ bản đáp ứng yêu cầu đỗ xe công cộng khu vực trung tâm thành phố; đối với các khu đô thị mới, khu thương mại dịch vụ trên địa bàn thành phố có xây dựng bãi đỗ xe công cộng đáp ứng yêu cầu đỗ xe của người dân trong khu vực theo các quy hoạch chi tiết, dự án đầu tư xây dựng do các nhà đầu tư thực hiện.

- Về hạ tầng logistics theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, trên địa bàn thành phố Cần Thơ có phương án quy hoạch 01 Trung tâm logistics hạng II với quy mô tối thiểu 30ha đến năm 2020 và trên 70ha đến năm 2030. Hiện nay, thành phố Cần Thơ đã lập quy hoạch tổng mặt bằng và đang triển khai kêu gọi đầu tư dự án Trung tâm logistics hạng II theo quy hoạch tại khu vực Cảng Cái Cui; đồng thời đang nghiên cứu phương án quy hoạch 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không gắn với Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ để cập nhật tích hợp vào quy hoạch thành phố Cần Thơ làm cơ sở triển khai kêu gọi đầu tư.

2. Các nội dung chưa làm được và nguyên nhân

2.1. Các nội dung chưa làm được

- Việc đầu tư phát triển hạ tầng giao thông cho vùng đồng bằng sông Cửu Long và thành phố Cần Thơ vẫn còn thấp so với mặt bằng chung cả nước và chưa đáp ứng nhu cầu phát triển của cả vùng. Về đường bộ, đường biển, đường hàng không chỉ đạt quy mô cấp kỹ thuật cơ bản đáp ứng yêu cầu khai thác, chưa được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh theo quy hoạch, chưa có đường sắt. Cả vùng đồng bằng sông Cửu Long đến nay mới chỉ có 40km đường cao tốc đang khai thác (chiếm 3,4% so với tổng chiều dài mạng lưới đường cao tốc của cả nước là 1.163km). Hạ tầng giao thông vẫn còn một số “điểm nghẽn” cả về đường bộ, đường thủy nội địa, đường biển, đường hàng không; chưa đồng bộ và chưa kết nối liên hoàn giữa các tỉnh trong vùng, liên vùng và quốc tế; chưa đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa tải trọng lớn thuận lợi, nhanh chóng, kết nối thông suốt giữa cảng biển, cảng hàng không, kho bãi, trung tâm logistics, khu công nghiệp; làm tăng thời gian và chi phí vận tải, ảnh hưởng đến cạnh tranh hàng hóa với các vùng khác trong cả nước.

- Về đường bộ chưa xây dựng hoàn chỉnh mạng lưới đường bộ khung chính quan trọng kết nối vùng và toàn thành phố theo quy hoạch, làm hạn chế năng lực vận tải hành khách, hàng hóa, đặc biệt là container đến cảng biển, cảng hàng không, các khu công nghiệp như: chưa xây dựng hoàn thành các tuyến cao tốc trục dọc (Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ - Cà Mau) và trục ngang (Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng); Quốc lộ 91 đoạn Km0 - Km7 và đường từ Ngã Năm cầu Cần Thơ đến Cảng Cái Cui thuộc tuyến Nam Sông Hậu đã xuống cấp, quá tải nhưng chưa được đầu tư nâng cấp, mở rộng; chưa có đường vành đai trục chính kết nối toàn thành phố; các đường đô thị trục chính chưa đạt lộ giới hoàn chỉnh và chưa kết nối đồng bộ liên hoàn; các nút giao thông quan trọng chưa đảm bảo an toàn giao thông, ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng khi lưu lượng xe ngày càng tăng; một số đường trục chính có hệ thống thoát nước kém và cao trình mặt đường thấp dẫn đến bị ngập thường xuyên vào mùa mưa lũ; các đường tỉnh có quy mô cấp kỹ thuật thấp, chủ yếu là đường cấp V, cấp IV bề rộng nền đường 6,5m - 9m, các cầu đa phần có tải trọng khai thác <13 tấn (đặc biệt là các cầu trên các đường tỉnh 917, 918, 923 có tải trọng khai thác <5 tấn, theo kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2021 - 2025 sẽ được đầu tư xây dựng mới đạt tải trọng 30 tấn để khai thác đồng bộ theo quy mô đường cấp III).

- Về đường thủy nội địa, kênh Chợ Gạo là tuyến quốc gia kết nối khu vực Tây Nam Bộ với thành phố Hồ Chí Minh và Đông Nam Bộ chưa được xây dựng hoàn chỉnh, đang là điểm nghẽn về kết nối nội vùng và liên vùng, tình trạng quá tải, ùn tắc thường xuyên diễn ra, khó khăn

cho việc vận chuyển hàng hóa tươi sống như trái cây, thủy hải sản. Các tuyến do thành phố quản lý chỉ khai thác theo hiện trạng sông, kênh, rạch tự nhiên, chưa được ưu tiên bố trí kinh phí nạo vét, bảo trì thường xuyên, cấm mốc hành lang bảo vệ luồng và lắp đặt hệ thống báo hiệu để nâng cao hiệu quả khai thác (thời gian qua chỉ nạo vét một số kênh như Thốt Nốt, Bốn Tổng từ nguồn kinh phí của các dự án thủy lợi). Các cảng thủy nội địa do tư nhân xây dựng và khai thác phần lớn có quy mô vừa và nhỏ (năng lực tiếp nhận tàu 500 - 800 tấn và thông qua hàng hóa 200 - 400 ngàn tấn/năm), hạ tầng và thiết bị công nghệ xếp dỡ còn lạc hậu nhưng chưa được xây dựng nâng cấp; chưa có cảng tổng hợp hành khách và hàng hóa loại I để phục vụ phạm vi hoạt động cho cả vùng thông qua thành phố Cần Thơ.

- Về đường biển, cảng biển Cần Thơ chưa phát triển thành cảng biển quốc tế và chưa phát huy hiệu quả khai thác cao (tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Cần Thơ khoảng 5 triệu tấn/năm, đạt 58% công suất quy hoạch; trong đó: các bến tổng hợp, container khoảng 2,5 triệu tấn/năm, đạt 32% công suất quy hoạch, các bến chuyên dùng khoảng 2,5 triệu tấn/năm, đạt 84% công suất quy hoạch). Chưa thu hút được các nguồn hàng trong nước và quốc tế (khoảng 80% khối lượng hàng hóa của vùng đồng bằng sông Cửu Long vẫn thông qua cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ) do hệ thống kho bãi, hậu cần cảng biển còn hạn chế, chưa đầu tư thiết bị, công nghệ xếp dỡ hàng hóa khối lượng lớn, hàng container; chưa xây dựng hoàn chỉnh hạ tầng giao thông kết nối cảng biển Cần Thơ thông qua các quốc lộ, chưa có kết nối bằng đường bộ cao tốc và đường sắt. Luồng cho tàu biển có tải trọng lớn ra vào sông Hậu hiện nay bị bồi lắng và sạt lở, tàu container không thể lưu thông qua luồng đến cảng biển Cần Thơ vì một số đoạn không đạt độ sâu như công bố là 6,5m. Chưa hình thành trung tâm logistics cấp vùng, các trung tâm công nghiệp lớn để hỗ trợ phát triển và phát huy hiệu quả khai thác cảng biển Cần Thơ.

- Về đường hàng không, Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ vẫn chưa phát triển nhiều đường bay nội địa, quốc tế và chưa phát huy hiệu quả khai thác cao (đến năm 2019 sản lượng vận chuyển hành khách là 1.334.827 hành khách/năm, đạt 44% công suất thiết kế 3 triệu hành khách/năm; vận chuyển hàng hóa là 9.299 tấn/năm, đạt 3,7% so với tiêu chí quy hoạch trung tâm logistics cảng hàng không 250.000 tấn/năm). Chưa có chính sách hỗ trợ (về tài chính, dịch vụ, quảng bá thương hiệu...) để khuyến khích các hãng bay mở thêm nhiều đường bay mới; chưa phát triển các loại hình dịch vụ gắn với cảng hàng không (logistics hàng không, công nghiệp phụ trợ hàng không, thương mại, giải trí, du lịch...); chưa xây dựng các công trình thiết yếu của cảng hàng không (nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa, khu logistics hàng không...); chưa đầu tư xây dựng hoàn chỉnh các trục đường bộ cao tốc, quốc lộ kết nối cảng hàng không với các tỉnh

trong vùng, để đáp ứng yêu cầu giao thông thuận lợi, nhanh chóng nhằm thu hút hành khách, hàng hóa từ các tỉnh trong vùng.

- Về hạ tầng logistics vẫn đang trong giai đoạn quy hoạch chi tiết và kêu gọi đầu tư, chưa hình thành Trung tâm logistics hạng II thuộc tiểu vùng kinh tế trung tâm vùng đồng bằng sông Cửu Long tại thành phố Cần Thơ và Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không, để đáp ứng yêu cầu phạm vi hoạt động cho cả vùng đồng bằng sông Cửu Long thông qua thành phố Cần Thơ, kết nối trực tiếp đến Cảng biển Cái Cui, Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, các bến xe, các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Cần Thơ.

2.2. Nguyên nhân

- Việc thực hiện các dự án hạ tầng giao thông ưu tiên đầu tư theo Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 17/02/2005 của Bộ Chính trị và Quyết định số 366/QĐ-TTg ngày 20/3/2009 của Thủ tướng Chính phủ còn nhiều khó khăn, vướng mắc, đặc biệt là thiếu vốn đầu tư, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện. Một số dự án trọng điểm (đường cao tốc, quốc lộ, đường biển) đến nay vẫn chưa thực hiện và phải chuyển tiếp đầu tư qua giai đoạn 2021 - 2025, đồng thời phải bổ sung các dự án mới để xây dựng đồng bộ hoàn chỉnh hạ tầng giao thông cả về đường bộ, đường thủy, đường biển, đường hàng không theo Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 98/NQ-CP ngày 30/8/2021 của Chính phủ. Việc hỗ trợ vốn của Trung ương đầu tư phát triển hạ tầng giao thông chưa tương xứng với vai trò, vị trí của thành phố. Trong khi đó, thực trạng hạ tầng giao thông vẫn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển, đòi hỏi nguồn vốn rất lớn để đầu tư đồng bộ hoàn chỉnh. Nguồn vốn của thành phố và huy động từ bên ngoài còn hạn chế, bên cạnh đó chưa tận dụng, khai thác đúng mức tiềm năng, nội lực của thành phố, nhất là khai thác quỹ đất để tạo vốn đầu tư phát triển.

- Chưa ưu tiên tập trung cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông theo hướng dẫn dắt, tạo tiền đề, động lực phát triển kinh tế xã hội. Theo kế hoạch đầu tư công trung hạn 5 năm (các giai đoạn từ năm 2005 đến năm 2020), nguồn vốn ngân sách bố trí cho các dự án hạ tầng giao thông do thành phố quản lý còn thấp, chỉ chiếm khoảng 20% tổng nguồn vốn đầu tư công và chỉ đáp ứng khoảng 30% nhu cầu vốn đầu tư cho các dự án giao thông ưu tiên đầu tư.

- Thành phố Cần Thơ đã tăng cường xúc tiến kêu gọi đầu tư, tuy nhiên đến nay chưa có dự án hạ tầng giao thông được triển khai xây dựng do các nguyên nhân chủ yếu như sau: các dự án hạ tầng giao thông khó hấp dẫn, thu hút nhà đầu tư do phải huy động nguồn vốn lớn, việc triển khai dự án phức tạp và thời gian thu hồi vốn dài, hiệu quả đầu tư không cao; quy định của Nhà nước về hỗ trợ tài chính, chính sách ưu đãi, khuyến khích và đảm bảo

đầu tư đối với các dự án PPP chưa đáp ứng nhu cầu của nhà đầu tư, chưa xem xét đến tính đặc thù, quan trọng, bức thiết của dự án hạ tầng giao thông; hình thức đầu tư PPP trong lĩnh vực hạ tầng giao thông chủ yếu được thanh toán bằng dự án khác (chủ yếu là bằng đất) trong khi điều kiện quỹ đất công của thành phố còn hạn chế; bên cạnh đó, còn các vướng mắc chủ yếu về cơ chế tài chính (xác định tổng vốn đầu tư, yêu cầu công nghệ, quyết toán vốn đầu tư, lãi suất và lợi nhuận của nhà đầu tư, giá dịch vụ...).

- Ngoài ra còn một số nguyên nhân chủ yếu như: việc xác định dự án ưu tiên và phân kỳ đầu tư chưa hợp lý, còn mang tính dàn trải, chưa ưu tiên đầu tư và tập trung hoàn thành đồng bộ, dứt điểm mạng lưới giao thông khung chính làm cơ sở định hướng đầu tư xây dựng mạng lưới giao thông trên từng địa bàn, khu vực; công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư gặp nhiều khó khăn, mất nhiều thời gian do chưa chủ động, kịp thời bố trí quỹ đất phục vụ tái định cư; chưa có cơ chế, chính sách đột phá để đẩy nhanh tiến độ triển khai đầu tư các các dự án trọng điểm và cấp bách, phục vụ kết nối vùng như xây dựng đường cao tốc, cảng biển, cảng hàng không.

- Đối với hạn chế về phát triển hạ tầng logistics do một số nguyên nhân chủ yếu sau:

+ Chưa có các cơ chế, chính sách ưu tiên (về quy hoạch xây dựng, đất đai, tài chính, ưu đãi đầu tư, phát triển các dịch vụ logistics và xuất nhập khẩu hàng hóa tại cảng biển, cảng hàng không) để thu hút kêu gọi đầu tư xây dựng trung tâm logistics trên địa bàn thành phố.

+ Việc kêu gọi đầu tư xây dựng trung tâm logistics trong thời gian qua vẫn chưa được ưu tiên và tăng cường thực hiện, chỉ mới ở bước được các nhà đầu tư quan tâm, khảo sát, nghiên cứu đầu tư, nhưng chưa lập đề xuất dự án cụ thể và quy hoạch chi tiết để làm cơ sở triển khai đầu tư.

+ Chưa thu hút được phần lớn nguồn hàng của cả vùng thông qua cảng biển và cảng hàng không trên địa bàn thành phố, để tạo điều kiện hình thành và phát triển trung tâm logistics do một số nguyên nhân chủ yếu: Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ và Cảng biển Cái Cui vẫn chưa được đầu tư phát triển hoàn chỉnh theo quy hoạch; hạ tầng giao thông phục vụ kết nối trung tâm logistics với các tỉnh trong vùng chưa được đầu tư xây dựng đồng bộ, hoàn chỉnh; hàng hóa vận tải bằng đường hàng không là những hàng hóa nhẹ, có giá trị kinh tế cao (linh kiện điện tử, nông sản, trái cây chất lượng cao...) và theo tiêu chí quy hoạch trung tâm logistics cảng hàng không thì cần phải có nguồn hàng đủ lớn (đạt trên 250.000 tấn/năm), tuy nhiên đến nay sản lượng vận chuyển hàng hóa qua Cảng hàng không Cần Thơ còn rất thấp chỉ đạt 9.299 tấn/năm (trong khi đó Cảng hàng không Nội Bài là 695.325 tấn/năm, Tân Sơn Nhất là 682.307 tấn/năm); chưa phát triển các khu công nghiệp của cả vùng, sản xuất các loại hàng hóa có giá trị kinh tế cao, đáp ứng nguồn hàng hóa cho hoạt động logistics hàng không.

IV- QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm

- Hạ tầng giao thông là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội và cần được ưu tiên đầu tư phát triển trước để tạo tiền đề, làm động lực phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững trong các giai đoạn tiếp theo. Phát triển hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố Cần Thơ giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng giai đoạn 2026 - 2030 cần nghiên cứu theo hướng phát triển nhanh, đồng bộ, hiện đại, bền vững, mang tính dẫn dắt nhưng đồng thời phải phù hợp với khả năng và nguồn lực của thành phố Cần Thơ.

- Phát triển hạ tầng giao thông phù hợp với định hướng quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch chung xây dựng, quy hoạch phát triển giao thông vận tải của thành phố Cần Thơ, cũng như định hướng quy hoạch phát triển giao thông vận tải cấp quốc gia. Trên cơ sở là một định hướng quy hoạch chung thống nhất, có phân công, phân cấp và hợp tác, có kết nối nội vùng, liên vùng và quốc tế, có liên kết giữa các phương thức vận tải, tạo thành một mạng lưới giao thông khung chính thông suốt. Phát triển hạ tầng logistics đường biển và đường hàng không, phù hợp với định hướng quy hoạch là trung tâm logistics của vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

- Phát triển hạ tầng giao thông và logistics đồng bộ, đảm bảo tính khoa học, hợp lý và khả năng đáp ứng được các yêu cầu trước mắt và định hướng lâu dài; phát huy lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của thành phố; huy động mọi nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển hạ tầng giao thông và logistics với nhiều hình thức đầu tư.

2. Mục tiêu

2.1. Mục tiêu tổng quát

Triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ thành phố lần thứ XIV, nhiệm kỳ 2020 - 2025, Chương trình hành động số 02-CTr/TU ngày 06/10/2020 của Ban Chấp hành đảng bộ thành phố, trong đó tập trung đối với khâu đột phá thứ hai “Huy động mọi nguồn lực đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội; đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối nội vùng và liên vùng, là cơ sở để thành phố phát huy vai trò trung tâm động lực phát triển vùng và đầu mối quan trọng về giao thông vận tải nội vùng và liên vận quốc tế”.

2.2. Mục tiêu cụ thể

* *Giai đoạn 2021 - 2025*

- Đường bộ: xây dựng hoàn thành 03/03 (100%) trục đường bộ cao tốc qua địa bàn thành phố Cần Thơ (cao tốc Bắc - Nam phía Tây; cao tốc Bắc -

Nam phía Đông; cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng); 04/05 (80%) tuyến quốc lộ qua địa bàn thành phố Cần Thơ đạt quy mô đường cấp III - cấp II, 2 - 4 làn xe; 06/11 (55%) tuyến đường tỉnh đạt quy mô đường cấp III, 2 làn xe; xây dựng các đường vành đai và đường trục chính đô thị kết nối toàn thành phố, nâng cấp cải tạo các nút giao thông trọng điểm, xây dựng đồng bộ hệ thống thoát nước mặt đường; hình thành mạng lưới đường bộ khung chính quan trọng kết nối liên vùng và toàn thành phố, đảm bảo giao thông an toàn và thông suốt, cơ bản giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông và không ngập nghẹt thường xuyên trong mùa mưa lũ.

- Đường thủy nội địa: 06/06 (100%) tuyến đường thủy cấp quốc gia, 09/09 (100%) tuyến đường thủy cấp thành phố, 64/64 (100%) tuyến đường thủy do quận, huyện quản lý được bảo trì nạo vét luồng thường xuyên, cấm mốc hành lang bảo vệ luồng và lắp đặt hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa; xây dựng một số cảng thủy nội địa hành khách để phục vụ các tuyến từ bờ ra đảo, đi các tỉnh trong vùng, Thành phố Hồ Chí Minh và cả nước.

- Đường biển: xây dựng hoàn chỉnh luồng cho tàu biển trọng tải lớn trên sông Hậu đáp ứng cho tàu tải trọng 20.000 tấn lưu thông thường xuyên đến cảng biển Cần Thơ; xây dựng khu bến Cái Cui theo quy hoạch đạt quy mô 04 cầu cảng, công suất 8 triệu tấn hàng hóa/năm; xây dựng Bến cảng khách quốc tế Cần Thơ phục vụ các tuyến vận tải khách nội địa và quốc tế, tiếp nhận tàu hàng hóa và tàu khách đến 2.000 tấn.

- Đường hàng không: nâng cấp hạ tầng cảng hàng không, sân bay và xây dựng các công trình thiết yếu của Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ theo quy hoạch, nâng công suất đạt 7 triệu hành khách/năm, hàng hóa đạt 250.000 tấn/năm.

- Xây dựng một số bến xe khách, bãi đỗ xe hàng trên địa bàn các quận, huyện, bãi đỗ xe công cộng tại các khu đô thị mới; xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS) của thành phố.

- Đường sắt: hoàn thành Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ để triển khai các bước tiếp theo.

- Hạ tầng logistics: xây dựng trung tâm logistics gắn với Cảng Cái Cui có diện tích tối thiểu 50 ha, năng lực hàng hóa thông qua 8 triệu tấn/năm; trung tâm logistics gắn với Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ có diện tích tối thiểu 30 ha, năng lực hàng hóa thông qua 250.000 tấn/năm.

** Định hướng giai đoạn 2026 - 2030*

- Đường bộ: xây dựng hoàn chỉnh 05/05 (100%) tuyến quốc lộ qua địa bàn thành phố Cần Thơ đạt quy mô đường cấp III - cấp II, 2 - 4 làn xe, 11/11 (100%) tuyến đường tỉnh đạt quy mô đường cấp III, 2 làn xe; xây dựng hoàn chỉnh các đường trục chính đô thị kết nối toàn thành phố; cơ bản hoàn chỉnh

mạng lưới đường bộ khung chính quan trọng, đáp ứng yêu cầu kết nối nội vùng, liên vùng và liên vận quốc tế, kết nối cảng hàng không, cảng biển, trung tâm logistics, các khu đô thị, khu công nghiệp, mở rộng không gian đô thị và phát triển giao thông đô thị.

- Đường thủy nội địa: 06/06 (100%) tuyến đường thủy cấp quốc gia, 09/09 (100%) tuyến đường thủy cấp thành phố, 64/64 (100%) tuyến đường thủy do quận, huyện quản lý tiếp tục được bảo trì nạo vét luồng thường xuyên, cấm mốc hành lang bảo vệ luồng và lắp đặt hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa; xây dựng thêm 02 cảng thủy nội địa hành khách phục vụ vận tải và du lịch, đi các tỉnh trong vùng, Thành phố Hồ Chí Minh và cả nước.

- Đường biển: xây dựng hoàn chỉnh khu bến Cái Cui thành cảng biển quốc tế theo quy hoạch, nâng công suất đạt 25 triệu tấn hàng hóa/năm, đáp ứng yêu cầu vận tải biển liên vùng và quốc tế; xây dựng hoàn chỉnh Bến cảng khách quốc tế Cần Thơ theo quy hoạch.

- Đường hàng không: xây dựng hoàn chỉnh Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ theo quy hoạch, mở rộng thêm diện tích khoảng 340 ha và xây dựng thêm 01 khu cảng hàng không và 01 đường hạ cất cánh, nâng công suất đạt 15 triệu hành khách/năm, hàng hóa đạt 1 triệu tấn/năm.

- Đường sắt: triển khai đầu tư dự án đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ.

- Hạ tầng logistics: xây dựng hoàn chỉnh trung tâm logistics gắn với Cảng Cái Cui theo quy hoạch Trung tâm logistics hạng II với tổng diện tích 242,2 ha, năng lực hàng hóa thông qua 25 triệu tấn/năm; trung tâm logistics gắn với Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ có diện tích tối thiểu 100 ha, năng lực hàng hóa thông qua 1 triệu tấn/năm.

V- NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP

1. Nhiệm vụ

- Tập trung mọi nguồn lực đầu tư xây dựng hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ các dự án về hạ tầng giao thông và logistics trọng điểm và cấp bách, giải quyết các điểm nghẽn, tăng khả năng liên kết vùng, liên kết toàn thành phố, liên kết giữa các phương thức vận tải, phát triển giao thông đô thị hướng tới quản lý giao thông thông minh và giao thông công cộng, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh của thành phố, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông, ứng phó với ngập nước do triều cường và mưa bão, phục vụ nhu cầu đi lại thuận tiện của người dân.

- Các hạng mục ưu tiên đầu tư phát triển bao gồm: đường bộ (cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh, đường trục chính đô thị liên quận, huyện); các khu bến của cảng biển Cần Thơ; Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ; các tuyến đường thủy

nội địa cấp quốc gia và cấp thành phố; các bến xe khách, bến xe buýt, bãi đỗ xe công cộng; cảng thủy nội cấp quốc gia và cấp thành phố; các nút giao thông quan trọng; hạ tầng vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; giao thông thông minh; trung tâm logistics gắn với cảng biển, cảng hàng không.

2. Giải pháp

2.1. Về phát triển hạ tầng giao thông

- Trên cơ sở danh mục các dự án ưu tiên đầu tư của Đề án, cần cụ thể hóa đưa vào các quy hoạch và kế hoạch đầu tư công, danh mục kêu gọi đầu tư giai đoạn 2021 - 2025, định hướng giai đoạn 2026 - 2030 của thành phố để tổ chức triển khai thực hiện.

- Chủ động kiến nghị, đề xuất Trung ương ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng và hoàn thành các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm kết nối vùng qua địa bàn thành phố, đồng thời hỗ trợ nguồn vốn Trung ương để đầu tư các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm do thành phố quản lý.

- Tăng cường liên kết, hợp tác với các tỉnh trong vùng để thực hiện đầu tư các dự án hạ tầng giao thông kết nối liên tỉnh.

- Ưu tiên tập trung bố trí vốn đầu tư công (đảm bảo bố trí mức vốn tối thiểu chiếm 50% tổng vốn đầu tư công và cao hơn 3 lần so với giai đoạn 2016 - 2020), tăng cường xúc tiến kêu gọi đầu tư để thu hút mọi nguồn vốn và các thành phần kinh tế tham gia đầu tư; quản lý đồng bộ, hiệu quả công tác quy hoạch xây dựng, đất đai để tạo quỹ đất dành cho đầu tư hạ tầng giao thông; đẩy nhanh tiến độ thực hiện các công tác chuẩn bị đầu tư, giải phóng mặt bằng và tái định cư đảm bảo kịp thời khởi công các dự án; tập trung đầu tư xây dựng và hoàn thành các dự án đúng theo lộ trình, kế hoạch đã đề ra.

- Nghiên cứu vận dụng kịp thời, linh hoạt, hiệu quả các cơ chế, chính sách đặc thù mang tính đột phá (như phân cấp, thủ tục đầu tư, giải phóng mặt bằng, huy động nguồn lực...) theo các quy định pháp luật có liên quan để thực hiện đầu tư các dự án hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố.

- Rà soát, ban hành các quy định rút gọn, đẩy nhanh các thủ tục về đất đai, bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư để đảm bảo tiến độ hoàn thành, kịp thời phục vụ mặt bằng thi công cho các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm và cấp bách. Đối với các dự án có quy mô lớn phân kỳ đầu tư 02 giai đoạn, phải thực hiện bồi thường, giải phóng mặt bằng toàn bộ phạm vi dự án theo quy mô hoàn chỉnh trong đầu tư xây dựng giai đoạn 1, để tạo quỹ đất sạch cho đầu tư xây dựng giai đoạn hoàn chỉnh.

- Nghiên cứu xây dựng quy chế làm việc để huy động hệ thống chính trị chỉ đạo, tháo gỡ vướng mắc trong đầu tư xây dựng các dự án hạ tầng giao thông, gắn với trách nhiệm người đứng đầu cấp ủy và chính quyền.

- Tiếp tục kiện toàn mô hình chủ đầu tư, đơn vị quản lý dự án của thành phố mang tính chuyên sâu theo chuyên ngành giao thông, đáp ứng năng lực và kinh nghiệm thực hiện các dự án lớn, đặc biệt là các dự án đầu tư công trọng điểm và dự án kêu gọi đầu tư.

2.2. Về phát triển hạ tầng logistics

- Hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư trong quá trình lập các thủ tục đầu tư, ủng hộ và vận dụng các cơ chế, chính sách theo quy định pháp luật (về quy hoạch xây dựng, đất đai; giải phóng mặt bằng; ưu đãi đầu tư; phát triển thương mại, dịch vụ gắn với trung tâm logistics) để thu hút nhà đầu tư tham gia xây dựng và quản lý khai thác các trung tâm logistics gắn với Cảng Cái Cui và Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ.

- Lựa chọn nhà đầu tư có đủ năng lực, kinh nghiệm để thực hiện đầu tư xây dựng và quản lý khai thác các trung tâm logistics, đặc biệt là đối với trung tâm logistics chuyên dụng hàng không có các yêu cầu, tiêu chuẩn riêng về an toàn, an ninh hàng không.

- Sớm xây dựng hoàn thành Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ và Cảng biển Cái Cui hoàn chỉnh theo quy hoạch, đáp ứng yêu cầu phát triển vận tải hàng hóa liên vùng và quốc tế; xây dựng đồng bộ, hoàn chỉnh hạ tầng giao thông kết nối vùng và liên vùng qua địa bàn thành phố, đáp ứng yêu cầu phát triển vận tải hàng hóa cho cả vùng đồng bằng sông Cửu Long thông qua trung tâm logistics, kết nối trực tiếp đến cảng biển, cảng hàng không, các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố.

- Xây dựng phát triển các khu công nghiệp quy mô cấp vùng và hình thành chuỗi liên kết cung ứng sản xuất, xuất nhập khẩu hàng hóa của cả vùng trên địa bàn thành phố, ưu tiên thu hút các loại hình công nghiệp sản xuất các loại hàng hóa có giá trị kinh tế cao để phát triển nguồn hàng hóa cho hoạt động logistics hàng không.

- Khuyến khích và thu hút các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, nhất là các doanh nghiệp phân phối hàng hóa và xuất nhập khẩu tham gia hoạt động logistics trên địa bàn thành phố, để tạo động lực thúc đẩy xây dựng phát triển các trung tâm logistics trên địa bàn thành phố.

- Thuận lợi hóa các thủ tục hải quan tại các cảng biển, cảng hàng không nhằm tạo điều kiện thu hút hàng hóa xuất nhập khẩu của các tỉnh trong vùng thông qua địa bàn thành phố.

- Chú trọng công tác đào tạo, bồi dưỡng phát triển nguồn nhân lực để phục vụ công tác quản lý, xây dựng, vận hành, khai thác các trung tâm logistics trên địa bàn thành phố trong thời gian tới.

2.3. Về huy động vốn

2.3.1. Từ nguồn ngân sách nhà nước

- Ưu tiên tập trung bố trí 100% vốn ngân sách hoặc tối thiểu 50% vốn ngân sách (nếu đầu tư theo hình thức PPP) để đầu tư xây dựng và hoàn thành theo đúng lộ trình, kế hoạch đầu tư (theo danh mục các dự án ưu tiên đầu tư ban hành kèm theo Đề án tại các Phụ lục 1 và 3).

- Phối hợp với các bộ, ngành có liên quan và các địa phương trong vùng đồng bằng sông Cửu Long nghiên cứu, tham mưu đề xuất với Chính phủ cơ chế, chính sách thí điểm thực hiện các phương thức đầu tư (theo hình thức PPP) để thu hút nguồn vốn đầu tư một số dự án lớn, trọng điểm mang tính kết nối vùng như: đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, đường bộ kết nối vùng Đồng Tháp - Cần Thơ - Kiên Giang và cầu Ô Môn, các đường vành đai trục chính kết nối toàn thành phố và liên tỉnh.

- Triển khai thực hiện hiệu quả các đề án khai thác quỹ đất hai bên đường gắn với các dự án đường trục chính của thành phố, để đầu tư tạo nguồn vốn ngân sách tiếp tục ưu tiên đầu tư phát triển hạ tầng giao thông.

- Ưu tiên nguồn thu từ tiền sử dụng đất khi bán tài sản công gắn liền trên đất do cơ quan, tổ chức, đơn vị của Trung ương và thành phố quản lý theo quy định của Luật quản lý, sử dụng tài sản công, để ưu tiên đầu tư phát triển hạ tầng giao thông.

- Nghiên cứu cơ chế huy động vốn từ các nguồn vốn hợp pháp theo quy định để ưu tiên bố trí vốn đẩy nhanh tiến độ bồi thường, giải phóng mặt bằng. Ưu tiên bố trí vốn đẩy nhanh tiến độ xây dựng hoàn thành các dự án khu tái định cư trên địa bàn thành phố, để kịp thời đáp ứng nhu cầu tái định cư cho các dự án hạ tầng giao thông trong thời gian tới.

2.3.2. Từ nguồn kêu gọi đầu tư, xã hội hóa

Tăng cường kêu gọi đầu tư, xã hội hóa các lĩnh vực mang tính dịch vụ công cho tư nhân tham gia đầu tư xây dựng và quản lý khai thác theo quy định pháp luật, mang lại hiệu quả đầu tư cao để thu hút mạnh mẽ nhà đầu tư, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội, nhu cầu bức thiết của người dân như: cảng hàng không, cảng biển, cảng thủy nội địa, bến xe khách, bãi đỗ xe công cộng, trung tâm logistics (theo danh mục các dự án ưu tiên đầu tư ban hành kèm theo Đề án tại các Phụ lục 2, 4, 5 và 6).

VI- DỰ KIẾN NGUỒN KINH PHÍ THỰC HIỆN

Huy động các nguồn vốn trong và ngoài ngân sách (ngân sách Trung ương và thành phố; kêu gọi đầu tư, xã hội hóa) để thực hiện Đề án phát triển hạ tầng giao thông và logistics trên địa bàn thành phố Cần Thơ giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng giai đoạn 2026 - 2030 (theo danh mục các dự án ưu tiên đầu tư ban hành kèm theo Đề án tại các Phụ lục 1, 2, 3, 4, 5 và 6).

VII- TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Các cấp ủy đảng xây dựng kế hoạch, chương trình hành động tổ chức quán triệt, tuyên truyền và tập trung lãnh đạo, chỉ đạo triển khai thực hiện có hiệu quả Đề án.

2. Đảng đoàn Hội đồng nhân dân thành phố lãnh đạo Hội đồng nhân dân thành phố ban hành cơ chế, chính sách nhằm thể chế hóa và tổ chức thực hiện Đề án theo đúng quy định.

3. Ban cán sự đảng Ủy ban nhân dân thành phố lãnh đạo Ủy ban nhân dân thành phố nghiên cứu thành lập tổ chuyên gia hoặc nhóm chuyên trách thực hiện Đề án; chỉ đạo các sở, ngành có liên quan, Ủy ban nhân dân quận, huyện xây dựng chương trình, kế hoạch, đề án, quy hoạch nhằm tổ chức triển khai thực hiện Đề án, đảm bảo chất lượng, thiết thực, hiệu quả.

4. Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội các cấp cụ thể hóa Đề án thành những nội dung tuyên truyền phù hợp; vận động hội viên, đoàn viên và các tầng lớp Nhân dân tích cực tham gia thực hiện và giám sát thực hiện Đề án.

5. Ban Tuyên giáo Thành ủy hướng dẫn quán triệt, tuyên truyền thực hiện Đề án; đồng thời, phối hợp với các ban xây dựng Đảng của Thành ủy và các đơn vị có liên quan thường xuyên theo dõi, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện Đề án, định kỳ báo cáo Ban Thường vụ Thành ủy.

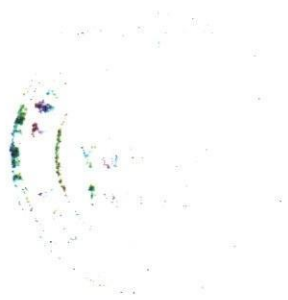
Nơi nhận:

- Văn phòng Trung ương Đảng,
- Bộ Giao thông vận tải,
- TT Hội đồng nhân dân thành phố,
- TT Ủy ban nhân dân thành phố,
- Các quận ủy, huyện ủy,
- Ban cán sự đảng, đảng đoàn, đảng ủy trực thuộc Thành ủy,
- Các ban xây dựng Đảng của Thành ủy,
- Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội TP,
- Các đ/c Ủy viên BTV Thành ủy,
- Lưu Văn phòng Thành ủy.

T/M THÀNH ỦY
BÍ THƯ



Lê Quang Mạnh



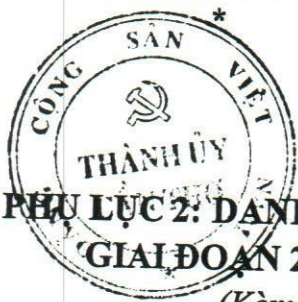


PHỤ LỤC DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ HẠ TẦNG GIAO THÔNG GIAI ĐOẠN 2021 - 2025 (NGUỒN VỐN NGÂN SÁCH)

(Kèm theo Đề án số 06-ĐA/TU ngày 25/12/2021 của Thành ủy)

| STT | Tên dự án | Cơ quan chủ trì thực hiện |
|----------|--|---------------------------|
| I | Đường bộ | |
| | Đường bộ cao tốc | |
| 1 | Cao tốc Cần Thơ - Cà Mau (đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ dài khoảng 1,2km) | Bộ Giao thông vận tải |
| 2 | Cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ dài khoảng 38km) | Bộ Giao thông vận tải |
| | Quốc lộ | |
| 1 | Quốc lộ 91 (đoạn Km0-Km7) | Bộ Giao thông vận tải |
| 2 | Tuyến nối Quốc lộ 91 và tuyến tránh thành phố Long Xuyên | Bộ Giao thông vận tải |
| 3 | Đường Nam Sông Hậu (đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ dài khoảng 8km) | |
| 4 | Quốc lộ 61C (đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ dài khoảng 10km) | |
| | Đường tỉnh | |
| 1 | Xây dựng và nâng cấp mở rộng Đường tỉnh 917 | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Đường tỉnh 921 đoạn tuyến thẳng (điểm đầu giao với tuyến tránh Thốt Nốt - điểm cuối giao với đường cao tốc Cần Thơ - Sóc Trăng - Châu Đốc) | Thành phố Cần Thơ |
| 3 | Đường tỉnh 918 (giai đoạn 1 và giai đoạn 2) | Thành phố Cần Thơ |
| 4 | Xây dựng và nâng cấp mở rộng Đường tỉnh 923 | Thành phố Cần Thơ |
| 5 | Cầu Cờ Đò trên Đường tỉnh 919 | Thành phố Cần Thơ |
| 6 | Cầu Tây Đò | Thành phố Cần Thơ |
| 7 | Cầu Kênh Ngang trên Đường tỉnh 922 | Thành phố Cần Thơ |
| 8 | Đường kết nối quận Ô Môn với huyện Thới Lai, thành phố Cần Thơ với huyện Giồng Riềng tỉnh Kiên Giang | Thành phố Cần Thơ |
| 9 | Cầu Ô Môn | Thành phố Cần Thơ |
| | Đường trục chính đô thị | |
| 1 | Đường vành đai phía Tây thành phố Cần Thơ (nối Quốc lộ 91 và Quốc lộ 61C) | Thành phố Cần Thơ |

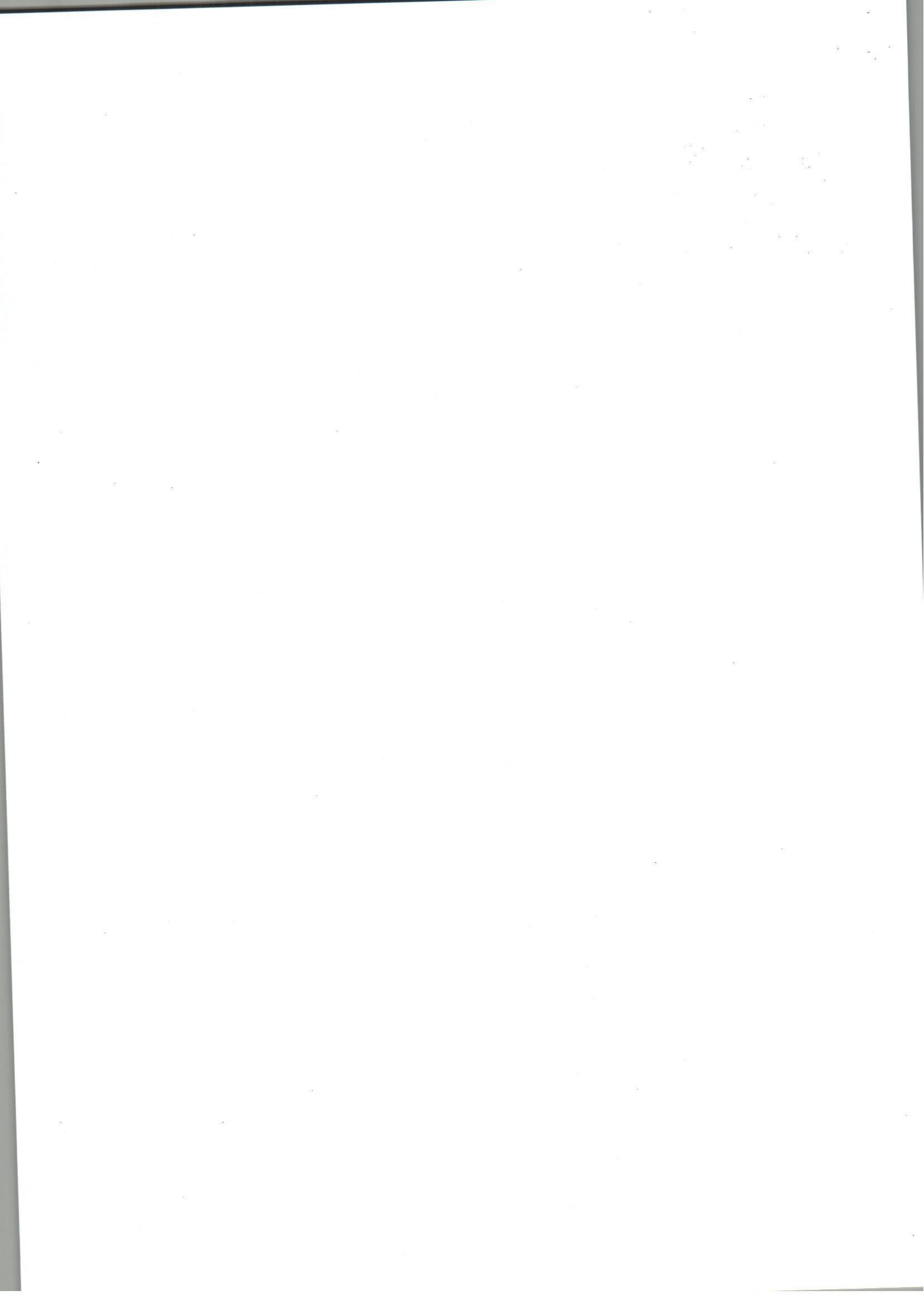
| STT | Tên dự án | Cơ quan chủ trì thực hiện |
|------------|--|---------------------------|
| 2 | Đường Hẻm 91 (đoạn Long Tuyền đến Đường vành đai phía Tây thành phố Cần Thơ) | Thành phố Cần Thơ |
| 3 | Đường Nguyễn Văn Cừ nối dài (đoạn Mỹ Khánh - Phong Điền) giai đoạn 2 | Thành phố Cần Thơ |
| 4 | Nâng cấp, mở rộng đường Mậu Thân (đoạn từ giao đường 30/4 đến cầu Rạch Ngỗng) | Thành phố Cần Thơ |
| 5 | Đường Trần Hoàng Na nối dài (đoạn từ đường Nguyễn Văn Cừ nối dài đến giao với đường Hẻm 91) | Thành phố Cần Thơ |
| 6 | Cải tạo, mở rộng 05 nút giao trọng điểm (giải phóng mặt bằng mở rộng nút giao và xây dựng cầu vượt) | Thành phố Cần Thơ |
| 6,1 | Nút giao giữa đường Mậu Thân - Nguyễn Văn Cừ - Võ Văn Kiệt | |
| 6,2 | Nút giao giữa đường Nguyễn Văn Linh - 30 tháng 4 | |
| 6,3 | Nút giao giữa đường Mậu Thân - đường 3 tháng 2 | |
| 6,4 | Nút giao giữa đường Nguyễn Văn Linh - đường Nguyễn Văn Cừ | |
| 6,5 | Nút giao giữa đường Nguyễn Văn Linh - 3 tháng 2 | |
| II | Đường thủy nội địa | |
| | Đường thủy nội địa cấp quốc gia | |
| 1 | Phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam (bao gồm xây dựng hoàn chỉnh kênh Chợ Gạo) | Bộ Giao thông vận tải |
| | Đường thủy nội địa cấp thành phố | |
| 1 | Kinh phí thực hiện công tác nạo vét, bảo trì thường xuyên, cắm mốc hành lang bảo vệ luồng và lắp đặt hệ thống báo hiệu đối với 09 tuyến đường thủy cấp thành phố và 64 tuyến đường thủy do quận, huyện quản lý | Thành phố Cần Thơ |
| III | Đường biển | |
| 1 | Hoàn chỉnh giai đoạn 2 Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu | Bộ Giao thông vận tải |
| IV | Đường sắt | |
| 1 | Lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án Đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ (đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ) | Bộ Giao thông vận tải |
| V | Hạ tầng vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt | |
| 1 | Xây dựng 14 bãi đỗ xe buýt kết hợp điểm đầu - cuối xe buýt: Ba Láng, Cái Cui, khu đô thị Ô Môn, Phong Điền, Mỹ Khánh, Nam Cờ Đỏ, Bắc Cờ Đỏ, Đông Thới Lai, Tây Thới Lai, Thốt Nốt số 1, thị trấn Vĩnh Thạnh, Kênh E, Kinh B, Sân Bay | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Trạm dừng, nhà chờ xe buýt: 501 điểm dừng đón trả khách hiện đại | Thành phố Cần Thơ |
| VI | Giao thông thông minh (ITS) | |
| 1 | Hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS) thành phố Cần Thơ (giai đoạn 1 và giai đoạn 2) | Thành phố Cần Thơ |



**PHỤ LỤC 2: DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ HẠ TẦNG GIAO THÔNG
'GIAI ĐOẠN 2021 - 2025 (NGUỒN VỐN KÊU GỌI ĐẦU TƯ, XÃ HỘI HÓA)**

(Kèm theo Đề án số 06-ĐA/TU ngày 25/12/2021 của Thành ủy)

| STT | Tên dự án | Cơ quan chủ trì thực hiện |
|------------|---|---------------------------|
| I | Cảng biển | |
| 1 | Bến cảng khách quốc tế Cần Thơ | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Khu bến Cái Cui | Bộ Giao thông vận tải |
| 3 | Khu bến Trà Nóc - Ô Môn - Thốt Nốt | Bộ Giao thông vận tải |
| II | Cảng thủy nội địa | |
| 1 | Cảng thủy nội địa hành khách (cuối tuyến đường Mai Chí Thọ vào trụ sở hành chính của Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ trước đây, nay là trụ sở hành chính của Ủy ban nhân dân quận Cái Răng), tại vị trí bờ phải sông Hậu thuộc phường Phú Thứ, quận Cái Răng | Thành phố Cần Thơ |
| III | Cảng hàng không | |
| 1 | Nâng cấp hạ tầng cảng hàng không, sân bay và xây dựng các công trình thiết yếu của Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ theo quy hoạch, nâng công suất đạt 7 triệu hành khách/năm, hàng hóa đạt 250.000 tấn/năm | Bộ Giao thông vận tải |
| IV | Bến xe khách, bãi đỗ xe công cộng | |
| 1 | Bến xe khách Lộ Tè | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Bến xe khách Thốt Nốt | Thành phố Cần Thơ |
| 3 | Bãi đỗ xe hàng: (1) Bãi đỗ xe hàng rạch Bùng Binh; (2) Bãi đỗ xe hàng cầu Bến Bạ; (3) Bãi đỗ xe hàng Rạch Cái Cui số 1; (4) Bãi đỗ xe hàng khu bến cảng Hoàng Diệu; (5) Bãi đỗ xe hàng khu công nghiệp Trà Nóc; (6) Bãi đỗ xe hàng nhà máy xi măng Hà Tiên 2; (7) Bãi đỗ xe hàng rạch Bằng Lăng; (8) Bãi đỗ xe hàng Quốc lộ 91-Trại Mai - Thới Thuận; (9) Bãi đỗ xe hàng Ba Láng - Cái Răng | Thành phố Cần Thơ |
| 4 | Bãi đỗ xe công cộng trên địa bàn các quận, huyện | Thành phố Cần Thơ |



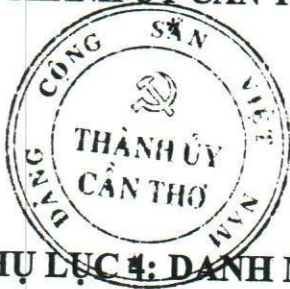


PHỤ LỤC 3: DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐỊNH HƯỚNG GIAI ĐOẠN 2026 - 2030 (NGUỒN VỐN NGÂN SÁCH)

(Kèm theo Đề án số 06-ĐA/TU ngày 25/12/2021 của Thành ủy)

| STT | Tên dự án | Cơ quan chủ trì thực hiện |
|-----------|--|---------------------------|
| I | Đường bộ | |
| | Đường bộ cao tốc | |
| 1 | Cầu và đường dẫn vào cầu Cần Thơ 2 (thuộc tuyến cao tốc Cần Thơ - Cà Mau) | Bộ Giao thông vận tải |
| | Quốc lộ | |
| 1 | Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91 (đoạn Km14-Km50+889) đạt quy mô đường cấp II 4 làn xe | Bộ Giao thông vận tải |
| 2 | Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91B đạt quy mô đường cấp II 4 làn xe | Bộ Giao thông vận tải |
| 3 | Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 80 (đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ dài khoảng 28km) đạt quy mô đường cấp III 2 làn xe | Bộ Giao thông vận tải |
| | Đường tỉnh | |
| 1 | Xây dựng mới Đường tỉnh 920 | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Nâng cấp, mở rộng Đường tỉnh 920B | Thành phố Cần Thơ |
| 3 | Nâng cấp, cải tạo Đường tỉnh 920C | Thành phố Cần Thơ |
| 4 | Nâng cấp, mở rộng Đường tỉnh 926 | Thành phố Cần Thơ |
| 5 | Nâng cấp, mở rộng Đường tỉnh 932 | Thành phố Cần Thơ |
| | Đường trục chính đô thị | |
| 1 | Đường Vành đai phía Tây thành phố Cần Thơ (nối Quốc lộ 61C đến đường Nam Sông Hậu) | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Đường Vành đai phía Tây thành phố Cần Thơ (nối Quốc lộ 91 đến tuyến Lộ Tè - Rạch Sỏi) | Thành phố Cần Thơ |
| 3 | Đường Hẻm 91 (đoạn từ giao Đường Vành đai phía Tây đến giao với đường Nguyễn Văn Cừ nối dài đoạn Mỹ Khánh - Phong Điền) | Thành phố Cần Thơ |
| 4 | Đường nối từ đường Võ Văn Kiệt đến đường Nguyễn Văn Linh | Thành phố Cần Thơ |
| 5 | Đường vành đai sân bay nối dài (đoạn từ Quốc lộ 91B đến Đường tỉnh 923) | Thành phố Cần Thơ |
| 6 | Đường vành đai trục chính kết nối toàn thành phố và liên tỉnh, nối Quốc lộ 1 đến Quốc lộ 80 (trùng với hướng tuyến cũ của đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng theo quy hoạch chung thành phố Cần Thơ) | Thành phố Cần Thơ |
| II | Đường thủy nội địa | |
| | Đường thủy nội địa cấp thành phố | |
| 1 | Kinh phí thực hiện công tác nạo vét, bảo trì thường xuyên, cắm mốc hành lang bảo vệ luồng và lắp đặt hệ thống báo hiệu đối với 09 tuyến đường thủy cấp thành phố và 64 tuyến đường thủy do quận, huyện quản lý | Thành phố Cần Thơ |

THÀNH ỦY CẦN THƠ



ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

Cần Thơ, ngày 25 tháng 12 năm 2021

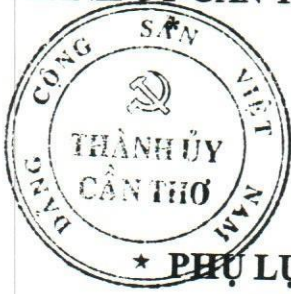
**PHỤ LỤC 4: DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ HẠ TẦNG GIAO THÔNG
ĐỊNH HƯỚNG GIAI ĐOẠN 2026 - 2030**

(NGUỒN VỐN KÊU GỌI ĐẦU TƯ, XÃ HỘI HÓA)

(Kèm theo Đề án số 06-ĐA/TU ngày 25/12/2021 của Thành ủy)

| STT | Tên dự án | Cơ quan chủ trì thực hiện |
|------------|---|---------------------------|
| I | Cảng biển | |
| 1 | Bến cảng khách quốc tế Cần Thơ (tiếp tục đầu tư xây dựng hoàn chỉnh theo quy hoạch) | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Khu bến Cái Cui (tiếp tục đầu tư xây dựng hoàn chỉnh theo quy hoạch) | Bộ Giao thông vận tải |
| II | Cảng thủy nội địa | |
| 1 | Cảng thủy nội địa hành khách tại vị trí cuối trục đường 2B (cuối tuyến đường vào khu công nghiệp Hưng Phú 1), nằm ở bờ phải sông Hậu thuộc phường Phú Thứ, quận Cái Răng | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Cảng thủy nội địa hành khách tại vị trí điểm đầu đường Nguyễn Văn Cừ tại Khu đô thị mới Cồn Khương, nằm ở bờ phải sông Hậu thuộc phường Cái Khế, quận Ninh Kiều | Thành phố Cần Thơ |
| III | Cảng hàng không | |
| 1 | Xây dựng hoàn chỉnh cảng hàng không quốc tế Cần Thơ theo quy hoạch, mở rộng thêm diện tích khoảng 340ha và xây dựng thêm 01 khu cảng hàng không và 01 đường hạ cất cánh, nâng công suất đạt 15 triệu hành khách/năm, hàng hóa đạt 1,0 triệu tấn/năm | Bộ Giao thông vận tải |
| IV | Đường sắt | |
| 1 | Đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ (đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ và nhà ga Cần Thơ) | Bộ Giao thông vận tải |

THÀNH ỦY CẦN THƠ

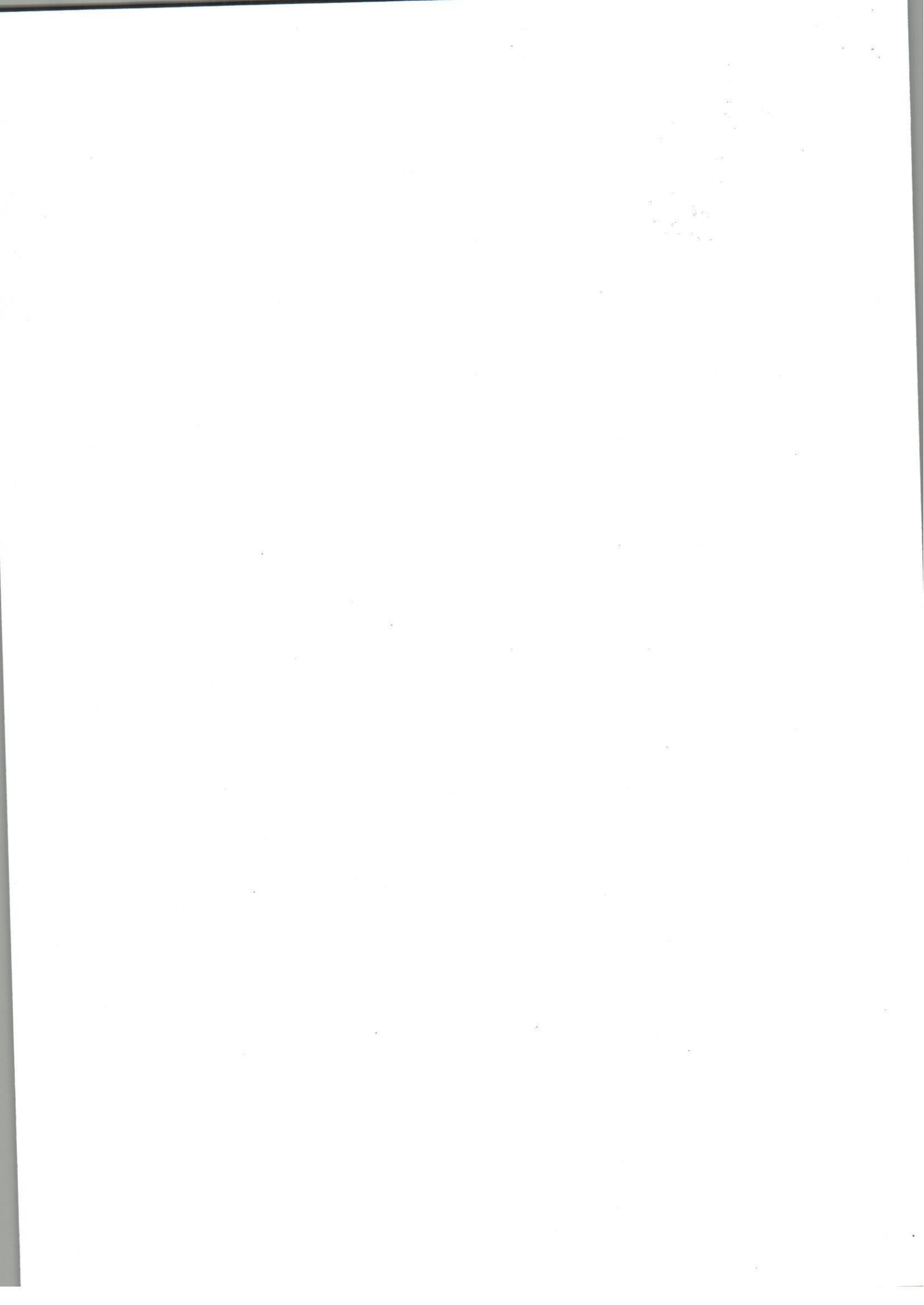


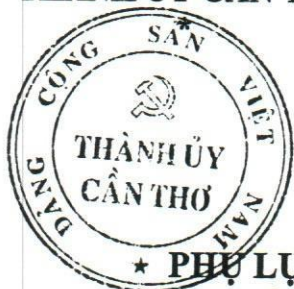
ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

Cần Thơ, ngày 25 tháng 12 năm 2021

**★ PHỤ LỤC 5: DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ
TRUNG TÂM LOGISTICS GIAI ĐOẠN 2021 - 2025
(NGUỒN VỐN KÊU GỌI ĐẦU TƯ, XÃ HỘI HÓA)
(Kèm theo Đề án số 06-ĐA/TU ngày 25/12/2021 của Thành ủy)**

| STT | Tên dự án | Cơ quan chủ trì thực hiện |
|-----|--|---------------------------|
| 1 | Xây dựng trung tâm logistics gắn với cảng Cái Cui có diện tích tối thiểu 50 ha, năng lực hàng hóa thông qua 8 triệu tấn/năm | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Xây dựng trung tâm logistics gắn với cảng hàng không quốc tế Cần Thơ có diện tích tối thiểu 30 ha, năng lực hàng hóa thông qua 250.000 tấn/năm | Thành phố Cần Thơ |





**★ PHỤ LỤC 6: DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ
TRUNG TÂM LOGISTICS ĐỊNH HƯỚNG GIAI ĐOẠN 2026 - 2030
(NGUỒN VỐN KÊU GỌI ĐẦU TƯ, XÃ HỘI HÓA)**

(Kèm theo Đề án số 06-ĐA/TU ngày 25/12/2021 của Thành ủy)

| STT | Tên dự án | Cơ quan chủ trì thực hiện |
|-----|--|---------------------------|
| 1 | Xây dựng hoàn chỉnh trung tâm logistics gắn với cảng Cái Cui theo quy hoạch Trung tâm logistics hạng II với tổng diện tích 242,2ha, năng lực hàng hóa thông qua 25 triệu tấn/năm | Thành phố Cần Thơ |
| 2 | Xây dựng hoàn chỉnh trung tâm logistics gắn với cảng hàng không quốc tế Cần Thơ có diện tích tối thiểu 100 ha, năng lực hàng hóa thông qua 1 triệu tấn/năm | Thành phố Cần Thơ |