

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO**  
**TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM TP. HỒ CHÍ MINH**

---

**Võ Thị Thúy Kiều**

**GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH AN GIANG:  
HIỆN TRẠNG VÀ ĐỊNH HƯỚNG  
PHÁT TRIỂN**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ ĐỊA LÝ HỌC**

**Thành phố Hồ Chí Minh - 2014**

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM TP. HỒ CHÍ MINH**

---

**Võ Thị Thúy Kiều**

**GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH AN GIANG:  
HIỆN TRẠNG VÀ ĐỊNH HƯỚNG  
PHÁT TRIỂN**

Chuyên ngành : Địa lí học

Mã số : 60 31 05 01

**LUẬN VĂN THẠC SĨ ĐỊA LÍ HỌC**

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:  
TS. ĐÀM NGUYỄN THÙY DƯƠNG

**Thành phố Hồ Chí Minh, 2014**

## LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan luận văn “*Giao thông vận tải tỉnh An Giang: Hiện trạng và định hướng phát triển*” là đề tài do cá nhân tôi nghiên cứu, thu thập, xử lý số liệu và thực hiện. Các số liệu, biểu bảng và hình ảnh thể hiện trong luận văn được trích dẫn từ các nguồn cụ thể. Nếu có gì sai sót tôi xin hoàn toàn chịu trách nhiệm.

Tác giả

Võ Thị Thúy Kiều

## LỜI CẢM ƠN

Đề tài “Giao thông vận tải tỉnh An Giang: hiện trạng và định hướng phát triển” đã được hoàn thành, tác giả xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc nhất đến TS. Đàm Nguyễn Thùy Dương đã trực tiếp hướng dẫn, tận tâm và nhiệt tình hướng dẫn trong suốt quá trình nghiên cứu và thực hiện đề tài.

Để hoàn thành luận văn này, tác giả xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu Trường ĐHSP Thành phố Hồ Chí Minh, Phòng Sau Đại học, Khoa Địa lí, các Thầy, Cô giáo bộ môn tham gia giảng dạy đã tạo mọi điều kiện tốt nhất cho tác giả trong quá trình học tập và nghiên cứu.

Tác giả cũng xin gửi lời cảm ơn đến Ủy ban nhân dân tỉnh An Giang, Sở Giao thông vận tải, Cục Thống kê An Giang, ... đã giúp đỡ, cung cấp tài liệu, số liệu, những thông tin cần thiết và bổ ích để tác giả hoàn thành đề tài này.

Cuối cùng, tác giả xin trân trọng cảm ơn Lãnh đạo Sở Giáo dục - Đào tạo An Giang, Ban Giám hiệu Trường ĐH An Giang, đồng nghiệp, gia đình và bạn bè đã tạo mọi điều kiện thuận lợi cho tác giả trong quá trình công tác cũng như thực hiện luận văn.

Tuy đã có nhiều cố gắng trong quá trình thực hiện, nhưng luận văn sẽ không tránh khỏi những thiếu sót nhất định, rất mong nhận được sự đóng góp quý báu từ quý thầy cô và bạn bè. Xin chân thành cảm ơn!

An Giang, tháng 9 năm 2014

Tác giả

Võ Thị Thúy Kiều

# MỤC LỤC

Trang phụ bìa	
Lời cam đoan	
Lời cảm ơn	
Mục lục	
Danh mục các chữ viết tắt	
Danh mục các bảng	
Danh mục hình	
Danh mục biểu đồ	
Danh mục bản đồ	
<b>MỞ ĐẦU</b> .....	<b>1</b>
<b>Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI</b> .....	<b>8</b>
1.1. Cơ sở lý luận.....	8
1.1.1. Các khái niệm .....	8
1.1.2. Vai trò của ngành giao thông vận tải .....	12
1.1.3. Đặc điểm của ngành giao thông vận tải.....	15
1.1.4. Các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển và phân bố giao thông vận tải.....	17
1.1.5. Các tiêu chí đánh giá .....	21
1.2. Cơ sở thực tiễn về GTVT ở vùng đồng bằng sông Cửu Long .....	24
1.2.1. Vai trò giao thông vận tải trong phát triển kinh tế ĐBSCL .....	24
1.2.2. Thực tiễn giao thông vận tải ở đồng bằng sông Cửu Long .....	25
<b>Chương 2. HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN GTVT Ở TỈNH AN GIANG</b> .....	<b>41</b>
2.1. Các nhân tố ảnh hưởng đến GTVT ở tỉnh An Giang.....	41
2.1.1. Vị trí địa lý và phạm vi lãnh thổ.....	41
2.1.2. Nhóm các nhân tố tự nhiên.....	42
2.1.3. Nhóm nhân tố kinh tế - xã hội .....	47
2.2. Hiện trạng phát triển GTVT tỉnh An Giang.....	56
2.2.1. Vị trí của ngành giao thông vận tải trong nền kinh tế tỉnh An Giang .....	56
2.2.2. Mạng lưới giao thông vận tải tỉnh An Giang .....	57
2.2.3. Hoạt động vận tải.....	78
2.2.4. Đầu mối giao thông chính .....	87

2.3. Nhận xét hiện trạng gtvvt tỉnh An Giang .....	89
2.3.1. Nhận xét chung .....	90
2.3.2. Những lợi thế và thành tựu đạt được .....	90
2.3.3. Những hạn chế và thách thức .....	92

### **Chương 3. ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN GTVT**

#### **TỈNH AN GIANG .....**

98

3.1. Cơ sở đề ra những định hướng GTVT ở tỉnh An Giang .....	98
3.1.1. Quan điểm phát triển ngành GTVT .....	98
3.1.2. Mục tiêu phát triển ngành GTVT .....	101
3.2. Định hướng phát triển GTVT ở tỉnh An Giang .....	106
3.2.1. Định hướng phát triển giao thông đường bộ .....	106
3.2.2. Định hướng phát triển giao thông đường thủy .....	110
3.2.3. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải và công nghiệp GTVT .....	114
3.3. Các giải pháp phát triển GTVT ở tỉnh An Giang .....	117
3.3.1. Giải pháp về cơ chế chính sách và quản lý quy hoạch .....	117
3.3.2. Giải pháp về đổi mới tổ chức quản lý, cải cách hành chính .....	118
3.3.3. Giải pháp về phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng GTVT .....	119
3.3.4. Giải pháp về huy động vốn đầu tư .....	120
3.3.5. Giải pháp khoa học- công nghệ .....	122
3.3.6. Giải pháp đào tạo và phát triển nguồn nhân lực .....	122
3.3.7. Giải pháp đảm bảo trật tự, an toàn giao thông .....	123
3.3.8. Giải pháp về phát triển giao thông nông thôn .....	124
3.3.9. Giải pháp nâng cao chất lượng các tuyến đường giao thông .....	125
3.3.10. Giải pháp phòng ngừa, khắc phục lũ lụt, bão đối với công trình GTVT .....	125
3.3.11. Giải pháp về phát triển vận tải và công nghiệp GTVT .....	127
3.3.12. Giải pháp về nâng cao hiệu quả GTVT đường thủy nội địa .....	129
3.3.13. Giải pháp về bảo vệ môi trường .....	130

#### **KẾT LUẬN .....**

133

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO .....**

135

#### **PHỤ LỤC**

## **DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT**

ATGT	:	An toàn giao thông
CNH	:	Công nghiệp hóa
ĐBSCL	:	Đồng bằng sông Cửu Long
ĐH	:	Đường huyện
ĐT	:	Đường tỉnh
ĐX	:	Đường xã
GTNT	:	Giao thông nông thôn
GTVT	:	Giao thông vận tải
HĐH	:	Hiện đại hóa
HLAT	:	Hành lang an toàn
KCHT	:	Kết cấu hạ tầng
TCVN	:	Tiêu chuẩn Việt Nam
QL	:	Quốc lộ
Tp	:	Thành phố
UBND	:	Ủy ban nhân dân

## DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 2.1. Cơ cấu giá trị sản xuất công nghiệp phân theo thành phần kinh tế tỉnh An Giang giai đoạn 2000 – 2012 .....	49
Bảng 2.2. Vị trí ngành GTVT trong nền kinh tế An Giang giai đoạn 2000 - 2012 .....	56
Bảng 2.3. Mạng lưới đường bộ của tỉnh An Giang so với cả nước và vùng ĐBSCL năm 2012 .....	60
Bảng 2.4. Mật độ đường bộ so với diện tích và dân số phân theo địa phương của tỉnh An Giang năm 2012.....	61
Bảng 2.5. Hiện trạng chất lượng mạng lưới đường bộ An Giang năm 2012 .....	62
Bảng 2.6. So sánh chiều dài, mật độ đường quốc lộ tỉnh An Giang với vùng BSCL và cả nước năm 2012 .....	63
Bảng 2.7. So sánh chiều dài, mật độ đường tỉnh của An Giang với vùng ĐBSCL và cả nước năm 2012 .....	64
Bảng 2.8. Hệ thống đường huyện tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012 .....	68
Bảng 2.9. Hệ thống đường xã tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012.....	70
Bảng 2.10. Hệ thống đường đô thị tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012 .....	72
Bảng 2.11. Hiện trạng hệ thống đường thủy tỉnh An Giang năm 2012 .....	73
Bảng 2.12. Hệ thống sông, kênh do Tỉnh quản lý năm 2012 .....	76
Bảng 2.13. Hệ thống sông, kênh do huyện quản lý năm 2012.....	77
Bảng 2.14. Doanh thu hoạt động vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012 .....	78
Bảng 2.15. Khối lượng vận tải của tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012 .....	79
Bảng 2.16. Cơ cấu khối lượng hàng hóa và hành khách vận chuyển phân theo loại hình vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 – 2012. ....	80
Bảng 2.17. KLVC và KLLC hàng hóa phân theo loại hình vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012.....	81
Bảng 2.18. KLVC và KLLC hành khách phân theo loại hình vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 – 2012.....	82
Bảng 2.19. Cụ li vận chuyển hàng hóa trung bình của An Giang giai đoạn 2000 - 2012.....	82



Bảng 2.20. Cụ li vận chuyển hành khách trung bình của An Giang giai đoạn 2000 - 2012.....	83
Bảng 2.21. Phương tiện vận tải đường bộ tỉnh An Giang năm 2012.....	83
Bảng 2.22. Hiện trạng các tuyến và số lượng xe buýt tỉnh An Giang năm 2012.....	84
Bảng 2.23. Số lượng bến phà và bến khách ngang sông phân theo địa phương trong tỉnh năm 2012.....	87

## **DANH MỤC CÁC HÌNH**

Hình 1.1. Sơ đồ hệ thống KCHT_GTVT .....	12
--	----

## DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 2.1.	Cơ cấu GDP phân theo ngành kinh tế tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012 .....	47
Biểu đồ 2.2.	Cơ cấu giá trị sản xuất nông nghiệp tỉnh An Giang thời kì 2000 - 2012 .....	48
Biểu đồ 2.3.	Cơ cấu giá trị sản xuất công nghiệp tỉnh An Giang phân theo ngành thời kỳ 2000 - 2012.....	49
Biểu đồ 2.4.	Quy mô dân số tỉnh An Giang giai đoạn 2000- 2012.....	52
Biểu đồ 2.5.	Cơ cấu dân số phân theo thành thị và nông thôn tỉnh An Giang thời kì 2000-2012.....	53
Biểu đồ 2.6.	Cơ cấu các loại đường bộ tỉnh An Giang năm 2000 và năm 2012.....	59
Biểu đồ 2.7.	Cơ cấu chất lượng đường bộ tỉnh An Giang năm 2012 .....	63
Biểu đồ 2.8.	Tổng hợp chất lượng mạng lưới tỉnh lộ tỉnh An Giang năm 2012 .....	65
Biểu đồ 2.9.	Cơ cấu chất lượng đường huyện tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012 .....	69
Biểu đồ 2.10.	Cơ cấu chất lượng đường huyện tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012 .....	71
Biểu đồ 2.11.	Cơ cấu quản lý và phân cấp kỹ thuật hệ thống đường thủy An Giang năm 2012 .....	74
Biểu đồ 2.12.	Cơ cấu doanh thu vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012.....	79

## **DANH MỤC BẢN ĐỒ**

1. Bản đồ hành chính tỉnh An Giang
2. Bản đồ các nhân tố ảnh hưởng đến giao thông vận tải tỉnh An Giang
3. Bản đồ hiện trạng phát triển giao thông vận tải tỉnh An Giang
4. Bản đồ quy hoạch kết cấu hạ tầng tỉnh An Giang đến năm 2020

## MỞ ĐẦU

### 1. Lí do chọn đề tài

Giao thông vận tải giữ vai trò hết sức quan trọng trong nền kinh tế quốc dân, một nhân tố ảnh hưởng rất lớn đến sự phát triển của đất nước, nhất là trong thời đại hiện nay. Hệ thống GTVT được ví như là bộ xương sống của nền kinh tế, là ngành kinh tế kỹ thuật quan trọng, luôn “đi trước, mở đường” cho sự phát triển kinh tế - xã hội của các ngành, các địa phương và của đất nước. Một đất nước có tốc độ phát triển kinh tế - xã hội cao thì không thể phủ nhận vai trò vô cùng quan trọng của GTVT. Nó là cầu nối giúp các nước trên thế giới phát huy được tiềm năng, nội lực và hòa nhập với nền kinh tế để giao lưu, học hỏi. Do đó GTVT là bộ phận không thể thiếu trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, tạo tiền đề cho sự phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp CNH, HĐH đất nước.

Sự gia tăng nhanh chóng của hoạt động kinh tế và nhu cầu vận chuyển của con người đòi hỏi mọi quốc gia trên thế giới đều phải tập trung đầu tư phát triển hệ thống giao thông hoàn chỉnh, hiện đại để góp phần thúc đẩy kinh tế phát triển. Việt Nam đang trong thời kỳ CNH, HĐH, chuyển dịch cơ cấu kinh tế, nhiệm vụ đặt ra là phải xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội hoàn chỉnh và đồng bộ. Trong đó hạ tầng giao thông là bản lề quan trọng để phát triển cơ sở hạ tầng xã hội và là cầu nối giúp Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế.

An Giang là tỉnh nằm phía Tây Nam của Việt Nam, là vùng đất đầu nguồn sông Cửu Long. Phía Đông giáp tỉnh Đồng Tháp, Đông Nam giáp TP Cần Thơ, phía Tây giáp Kiên Giang và Tây Bắc giáp Campuchia. Có đường biên giới đất liền tiếp giáp với Vương quốc Campuchia gần 100 km với 4 cửa khẩu. Là trung tâm kinh tế thương mại giữa 3 thành phố lớn là TP Hồ Chí Minh, Cần Thơ và Phnompenh; là cửa ngõ giao thương có từ lâu đời giữa vùng Đồng bằng sông Cửu Long, TP Hồ Chí Minh với các nước tiểu vùng Mê Kông: Campuchia - Thái Lan và Lào. Có 02 nhánh sông Tiền và sông Hậu chảy qua địa phận An Giang khoảng 100 km, rất thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa, đi lại bằng đường bộ lẫn đường thủy.

Với vị trí là cầu nối giao thương quan trọng của một số tỉnh thành nội địa và quốc tế, GTVT của An Giang đã có những bước phát triển mạnh mẽ, góp phần vào sự

phát triển kinh tế - xã hội địa phương và vùng. Nhận thức rõ vai trò to lớn của ngành đối với phát triển kinh tế - xã hội của An Giang, tôi đã chọn đề tài: **“Giao thông vận tải tỉnh An Giang: Hiện trạng và định hướng phát triển”** làm luận văn thạc sĩ.

## 2. Lịch sử nghiên cứu đề tài

GTVT là mạch máu nền kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Do đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã có nhiều công trình nghiên cứu về lĩnh vực này dưới nhiều góc độ khác nhau.

Dưới góc độ Địa lí học (Địa lí kinh tế - xã hội) có các công trình nghiên cứu như: *Giáo trình địa lí kinh tế - xã hội đại cương*, PGS.TS Nguyễn Minh Tuệ (chủ biên), đã đề cập đến vai trò, đặc điểm, tình hình hoạt động của các ngành GTVT trên thế giới; *Giáo trình địa lí kinh tế - xã hội Việt Nam*, GS.TS Nguyễn Viết Thịnh (chủ biên), tập 1, NXB Giáo dục, 2001 và GS.TS Lê Thông (chủ biên), NXB ĐHSP, 2011 đã trình bày *Địa lí các ngành GTVT ở Việt Nam*. Gần đây có cuốn “*Địa lí dịch vụ*”, tập 1 - *Địa lí giao thông vận tải* do các tác giả Lê Thông - Nguyễn Minh Tuệ đồng chủ biên, năm 2011, NXB ĐHSP Hà Nội đã nêu rõ cơ sở lí luận của ngành GTVT và địa lí các ngành GTVT ở nước ta. Ngoài ra còn có cuốn “*Địa lí kinh tế- xã hội Việt Nam thời hội nhập*”, PGS.TS Đặng Văn Phan- Th.S Nguyễn Minh Hiếu, năm 2013, Trường đại học Cửu Long đề cập tới một số yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển GTVT và một số loại hình GTVT chính ở nước ta.

Bên cạnh đó, có một số đề tài luận văn thạc sĩ chuyên ngành Địa lí học như: *Địa lí GTVT đường sắt Việt Nam* của Lê Thị Quế; *Địa lí GTVT đường bộ Việt Nam* của Nguyễn Thị Hoài Thu; *Địa lí GTVT đường biển Việt Nam* của Nguyễn Thị Minh Hương; *Địa lí GTVT đường hàng không Việt Nam* của Vũ Thị Ngọc Phước, năm 2009, là các luận văn thạc sĩ của Trường ĐHSP Hà Nội,... nghiên cứu về cơ sở lí luận của địa lí GTVT, tiềm năng, hiện trạng phát triển và phân bố của từng ngành GTVT cả nước. Ở cấp tỉnh có các luận văn thạc sĩ như *Nghiên cứu kết cấu hạ tầng GTVT tỉnh Tuyên Quang* của Phạm Việt Quyên, năm 2010, ĐHSP - ĐH Thái Nguyên; *Nghiên cứu kết cấu hạ tầng GTVT tỉnh Quảng Ninh* của Bùi Thị Hải Yến, năm 2011, ĐHSP Hà Nội,...; *Hoạt động GTVT tỉnh Vĩnh Long* của Nguyễn Thị Chính, trường ĐHSP TPHCM, năm 2012,... đã nghiên cứu về tiềm năng, hiện trạng phát triển và phân bố

của GTVT ở các địa phương trên.

Đối với khu vực Đồng bằng sông Cửu Long nói chung và tỉnh An Giang nói riêng hiện nay cũng có nhiều các công trình nghiên cứu về các dự án quy hoạch giao thông vận tải nói chung. Riêng về nghiên cứu hiện trạng kết cấu hạ tầng GTVT cũng như sự phát triển, phân bố và mối quan hệ của nó với sự phát triển kinh tế dưới góc độ địa lí học còn hạn chế.

### **3. Mục tiêu, nhiệm vụ và giới hạn của đề tài**

#### **3.1. Mục tiêu**

Trên cơ sở tổng quan những vấn đề lí luận và thực tiễn ngành GTVT để vận dụng nghiên cứu thực trạng GTVT ở An Giang, từ đó đề xuất một số định hướng và giải pháp phát triển GTVT tỉnh An Giang trong thời gian tới nhằm tạo động lực cho phát triển kinh tế - xã hội.

#### **3.2. Nhiệm vụ**

Đề tài tập trung giải quyết các nhiệm vụ cơ bản:

- Tổng quan một số vấn đề lí luận và thực tiễn về GTVT.
- Phân tích các nhân tố ảnh hưởng tới sự phát triển và phân bố GTVT tỉnh An Giang.
- Nghiên cứu thực trạng phát triển và phân bố GTVT tỉnh An Giang.
- Định hướng và đề xuất một số giải pháp phát triển GTVT tỉnh An Giang trong thời gian tới.

#### **3.3. Giới hạn nghiên cứu**

- *Về thời gian:* Đề tài chủ yếu tập trung phân tích, sử dụng số liệu, tư liệu của Tổng cục thống kê, Cục thống kê tỉnh An Giang và các cơ quan, ban ngành chức năng liên quan trong khoảng thời gian 10 năm trở lại đây (2000 - 2012), giải pháp đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

- *Về không gian:* Đề tài tập trung nghiên cứu trên phạm vi tỉnh An Giang, có chú ý tới sự phân hóa theo các đơn vị hành chính (thành phố, huyện lỵ) và so sánh với vùng ĐBSCL cũng như cả nước.

- *Về nội dung:* đề tài tập trung vào việc nghiên cứu thực trạng cũng như phân tích mạng lưới giao thông (đường ô tô và đường sông) và hoạt động vận tải (vận chuyển, luân chuyển hành khách và hàng hóa).

## **4. Quan điểm nghiên cứu**

### ***4.1. Quan điểm hệ thống***

Trong hệ thống các ngành kinh tế quốc dân, GTVT thuộc nhóm ngành dịch vụ, là một ngành thuộc kết cấu hạ tầng kinh tế- xã hội quan trọng, có mối quan hệ mật thiết với các ngành kinh tế khác. Muốn phát triển bất kì một ngành kinh tế nào đều phải dựa vào sự phát triển GTVT. Vì vậy, khi nghiên cứu cần phân tích ảnh hưởng, sự tác động qua lại giữa các ngành kinh tế với sự phát triển và phân bố ngành GTVT.

Tính hệ thống trong mạng lưới GTVT tỉnh An Giang thể hiện ở cả hệ thống các cấp đường và tổ chức lãnh thổ mạng lưới đường. Nó bao gồm mạng lưới giao thông đường thủy và đường bộ. Trong đó, giao thông đường bộ gồm các cấp khác nhau như: cấp quốc gia (quốc lộ), cấp địa phương (tỉnh lộ, huyện lộ), giao thông nông thôn và giao thông đô thị,... Xét về tổ chức lãnh thổ, mạng lưới GTVT được tổ chức thành các điểm, đầu mối, tuyến. Giữa các bộ phận này có quan hệ chặt chẽ với nhau, cấu thành bộ khung mạng lưới GTVT của lãnh thổ.

### ***4.2. Quan điểm tổng hợp***

Đây là quan điểm có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong nghiên cứu Địa lí nói chung và Địa lí kinh tế - xã hội nói riêng. Quan điểm này đòi hỏi phải phân tích, đánh giá sự vận động, biến đổi của đối tượng nghiên cứu trên cơ sở mối quan hệ biện chứng giữa các yếu tố cấu thành chúng và với các hệ thống khác. Vì vậy khi nghiên cứu kết cấu hạ tầng GTVT của tỉnh, phải nghiên cứu tổng hợp các mối quan hệ, ảnh hưởng, tác động, chi phối lẫn nhau giữa các loại hình GTVT, giữa ngành GTVT với các ngành kinh tế khác. Trên cơ sở đó có được những đánh giá tổng quát nhằm khai thác tổng hợp có hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh phục vụ cho công cuộc xây dựng và phát triển kinh tế- xã hội.

### ***4.3. Quan điểm lãnh thổ***

GTVT An Giang là ngành có vai trò vô cùng quan trọng, là tiền đề cơ bản trong xây dựng và phát triển của địa phương. Mặt khác, cũng cần thấy được vị trí của mạng lưới GTVT tỉnh An Giang với tư cách là một bộ phận của mạng lưới GTVT của vùng ĐBSCL và cả nước. Vì vậy, khi nghiên cứu về ngành GTVT tỉnh An Giang, ta phải xem xét nó trong mối quan hệ đa chiều với các yếu tố khác, với các lãnh thổ khác.



#### ***4.4. Quan điểm lịch sử - viễn cảnh***

Mọi sự vật, hiện tượng đều có quá trình phát sinh và phát triển. Đặc biệt là vấn đề kinh tế - xã hội luôn có sự biến đổi rất nhanh chóng và mạnh mẽ. Mặc dù đề tài tập trung nghiên cứu GTVT tỉnh An Giang trong khoảng 10 năm trở lại đây, nhưng cũng cần xem xét sự phát triển của nó qua các thời kì trước để thấy rõ sự thay đổi trong từng giai đoạn. Đồng thời phải có định hướng đi trước các lĩnh vực kinh tế khác nhằm tạo tiền đề cho việc khai thác các tiềm năng khác của tỉnh cũng như của đất nước.

Ở An Giang, cùng với quá trình phát triển kinh tế - xã hội thì mạng lưới GTVT cũng không ngừng được mở rộng, các tuyến đường được nâng cấp hiện đại, năng lực vận tải được nâng cao, trở thành sợi dây kết nối giữa các địa phương trong tỉnh và giữa các tỉnh trong khu vực, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội đất nước trong hiện tại và tương lai.

#### ***4.5. Quan điểm phát triển bền vững***

Các hoạt động kinh tế của con người ít hay nhiều đều tác động đến tài nguyên và môi trường ở các mức độ khác nhau, hoạt động GTVT cũng không nằm ngoài quy luật ấy. Vì vậy, trong việc phát triển GTVT tỉnh An Giang cũng cần chú ý tới việc tái tạo nguồn lợi, bảo vệ môi trường, đảm bảo sự phát triển bền vững.

### **5. Phương pháp nghiên cứu**

#### ***5.1. Phương pháp thu thập số liệu, tài liệu***

Để thực hiện luận văn này, tác giả đã thu thập tài liệu từ nhiều nguồn khác nhau. Các tài liệu thống kê cần thiết bao gồm: điều kiện tự nhiên và kinh tế - xã hội của tỉnh An Giang, thực trạng mạng lưới giao thông và tình hình vận tải, các định hướng và giải pháp phát triển ngành trong tương lai.

Các nguồn tài liệu này được tác giả thu thập từ:

- Nguồn tài liệu từ các cơ quan chức năng như: UBND Tỉnh, Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và đầu tư, Cục Thống kê,...
- Số liệu thống kê từ Niên giám thống kê tỉnh An Giang và cả nước qua một số năm (2000 - 2012).
- Các dự án, đề tài nghiên cứu về GTVT của các Bộ, ban, ngành liên quan.
- Các giáo trình, sách tham khảo, luận văn có liên quan đến điều kiện tự nhiên,

kinh tế - xã hội của tỉnh và khu vực, đặc biệt là về GTVT.

### ***5.2. Phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp***

Sau khi thu thập tài liệu và số liệu cần thiết, tác giả tiến hành tổng hợp, phân tích và so sánh tài liệu để phù hợp với mục đích nghiên cứu. Công việc này giúp thấy được quy luật phân bố mạng lưới đường, mang lại cái nhìn toàn diện về sự tương quan giữa phát triển, phân bố mạng lưới đường với năng lực vận tải, xu hướng phát triển mạng lưới đường trong tương lai.

### ***5.3. Phương pháp thực địa***

Đây là phương pháp truyền thống, đặc trưng của Địa lý kinh tế - xã hội, sử dụng phương pháp này giúp chúng ta tránh được những kết luận, quyết định chủ quan, thiếu cơ sở thực tiễn. Vì vậy, ngoài việc thu thập dữ liệu, tác giả đã tiến hành khảo sát thực địa, các tuyến đường quốc lộ, tỉnh lộ, các đầu mối GTVT,... trên địa bàn tỉnh An Giang để có thể nhìn nhận và đánh giá khách quan về vấn đề cần nghiên cứu. Qua đó giúp bổ sung thêm những kiến thức thực tế và sưu tầm tranh ảnh minh họa cho luận văn thêm phong phú và có tính thuyết phục.

### ***5.4. Phương pháp GIS***

Đây là phương pháp đặc trưng được sử dụng phổ biến trong địa lí, các nghiên cứu địa lý được khởi đầu bằng bản đồ và kết thúc cũng bằng bản đồ. Mặt khác, các kết quả có được nếu phản ánh bằng bản đồ, biểu đồ thì sẽ thể hiện rõ ràng và chi tiết nội dung cần trình bày. Trong đề tài này, tác giả cũng sử dụng hệ thống các bản đồ, biểu đồ để đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến mạng lưới GTVT và tìm hiểu thực trạng phân bố mạng lưới đường. Trên cơ sở các số liệu thu thập được, tác giả cũng sẽ vẽ một số biểu đồ thể hiện tình hình hoạt động GTVT theo thời gian và không gian.

### ***5.5. Phương pháp dự báo***

Phương pháp này giúp ta định hướng chiến lược, xác định các mục tiêu phát triển trước mắt và lâu dài của đối tượng nghiên cứu, có cơ sở khoa học phù hợp với các điều kiện và xu thế phát triển của hiện thực. GTVT là tiền đề cho sự phát triển kinh tế - xã hội, do vậy việc phân tích, dự báo xu hướng phát triển của ngành trong tương lai là việc làm cần thiết.

Trong quá trình thực hiện đề tài, tác giả đã sử dụng nhiều phương pháp khác

nhau. Tuy nhiên, các phương pháp trên không tách rời nhau mà được vận dụng phối hợp nhau.

## **6. Đóng góp của đề tài**

- Kế thừa, bổ sung và cập nhật cơ sở lý luận và thực tiễn về GTVT để vận dụng vào địa bàn nghiên cứu cấp tỉnh.
- Làm rõ các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển và phân bố GTVT, những thuận lợi và khó khăn của GTVT tỉnh An Giang.
- Đưa ra bức tranh hoạt động GTVT về mạng lưới giao thông và hoạt động vận tải ở địa phương.
- Đề xuất những giải pháp phát triển nhằm khai thác có hiệu quả cũng như phát triển hợp lý và có chất lượng GTVT tỉnh An Giang trong thời gian tới.

## **7. Cấu trúc của luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận và tài liệu tham khảo, luận văn gồm 3 chương như sau:

- Chương 1: Cơ sở lý luận và thực tiễn về giao thông vận tải.
- Chương 2: Hiện trạng phát triển giao thông vận tải tỉnh An Giang.
- Chương 3: Định hướng và giải pháp phát triển GTVT tỉnh An Giang.

# Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI

## 1.1. Cơ sở lý luận

### 1.1.1. Các khái niệm

#### 1.1.1.1. Kết cấu hạ tầng

Kết cấu hạ tầng là tổng thể các cơ sở vật chất, kỹ thuật, kiến trúc được hình thành theo một cấu trúc nhất định và đóng vai trò nền tảng cho các hoạt động kinh tế - xã hội diễn ra một cách bình thường.

#### ❖ *Phân loại kết cấu hạ tầng*

Tùy theo phạm vi và mục tiêu phục vụ, người ta phân chia KCHT thành KCHT kinh tế hay còn gọi là KCHT kỹ thuật và KCHT xã hội.

KCHT kinh tế là tổng thể các ngành thuộc hệ thống KCHT, các ngành này phục vụ trực tiếp cho quá trình sản xuất và phát triển kinh tế, bao gồm: hệ thống giao thông (bộ, thủy, hàng không), hệ thống cung ứng điện, nước, thông tin liên lạc, bến cảng, sân bay...

KCHT xã hội bao gồm tổng thể các ngành thuộc KCHT, các ngành này phục vụ cho các hoạt động dân sinh, đồng thời gián tiếp phục vụ cho các hoạt động sản xuất kinh doanh thông qua yếu tố con người: Trường học, bệnh viện, cơ sở an dưỡng nghỉ ngơi, nhà văn hóa, công viên...

#### 1.1.1.2. Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải

Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải (KCHT\_GTVT) là các công trình, vật kiến trúc, thiết bị và các công trình phụ trợ khác phục vụ cho vận tải hàng hoá, hành khách và sự đi lại của nhân dân một cách an toàn, thuận tiện, nhanh chóng. Hệ thống KCHT\_GTVT được phân làm 5 chuyên ngành: Đường bộ; Đường sắt; Đường thủy nội địa; Hàng hải; Hàng không.

❖ **KCHT\_GTVT đường bộ:** là công trình đường bộ, cầu đường bộ bến xe, bến đỗ xe và hành lang an toàn đường bộ.

- Công trình đường bộ gồm:

- + Đường bộ gồm nền đường, mặt đường, mép đường, lề đường, hè phố;
- + Cầu đường bộ (cầu vượt sông, cầu vượt khe núi, cầu vượt trong đô thị, cầu vượt đường bộ, cầu vượt đường sắt);

- + Hàm đường bộ (hàm qua núi, hàm ngầm qua sông, hàm chui qua đường bộ, hàm chui qua đường sắt);
- + Công trình chống va trôi, tường, kè chỉnh trị dòng nước, chống sạt lở;
- + Đảo giao thông, dải phân cách, rào chắn, tường hộ lan;
- + Nơi dừng xe, đỗ xe trên đường, trạm điều khiển giao thông, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí cầu, đường, các thiết bị cân, đếm xe;
- + Hệ thống thoát nước, chiếu sáng, hầm kỹ thuật, kè đường bộ;
- + Bến phà, cầu phao, nơi cất giữ phương tiện vượt sông;
- + Hệ thống báo hiệu đường bộ gồm đèn tín hiệu, biển báo hiệu, giá long môn, cọc tiêu, cột cây số, vạch kẻ đường;
- + Các mốc đo đạc, cột mốc lộ giới;
- + Các công trình phụ trợ an toàn giao thông.

- *Bến, bãi đỗ xe*: Là nơi để các phương tiện đường bộ dừng cho hành khách lên/xuống xe và xếp/dỡ hàng hoá lên/xuống xe hoặc là nơi gửi, lưu xe.

Bến, bãi đỗ xe bao gồm: bến xe khách (bãi đỗ xe, nhà chờ, phòng bán vé và các công trình phụ trợ khác); bến xe tải (bãi đỗ xe, kho hàng, nhà nghỉ và các công trình phụ trợ khác); bãi đỗ xe và các điểm đỗ xe trong các đô thị.

- *Hành lang an toàn đường bộ là phần đất dọc hai bên đường bộ* (kể cả phần mặt nước sông, suối dọc hai bên cầu, hầm, bến phà, cầu phao) nhằm bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ công trình đường bộ, bao gồm các loại:

- Hành lang an toàn đối với đường bộ (trong đô thị, ngoài đô thị, song song với sông ngòi, kênh rạch, liền kề với đường sắt);
- Hành lang an toàn đối với các công trình khác như cầu, cống; hầm đường bộ; bến phà, cầu phao; kè đường bộ.

❖ **KCHT\_GTVT đường sắt**: là công trình đường sắt, cầu đường sắt, nhà ga đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- *Công trình đường sắt bao gồm*: đường sắt, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, hệ thống thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt.

- *Ga đường sắt*: là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt,

xếp, dỡ hàng hoá, đón trả khách, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác. Ga đường sắt có nhà ga, quảng trường, kho, bói hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ, trang thiết bị cần thiết và các công trình đường sắt khác.

- *Hành lang an toàn giao thông đường sắt*: là phần đất dọc 2 bên đường sắt và một phần khoảng không phía trên đường sắt

- Phân loại đường sắt (Cao tốc, thường...); phân cấp kỹ thuật

❖ **KCHT\_GTVT đường thủy nội địa**: bao gồm đường thủy nội địa; cảng, bến thủy nội địa; kè, đập giao thông và các công trình phụ trợ khác.

- *Đường thủy nội địa*: Là các tuyến sông, kênh trên hồ được quản lý và đưa vào khai thác vận tải thủy.

+ Theo phân cấp quản lý đường thủy nội địa được phân loại thành đường thủy nội địa quốc gia, đường thủy nội địa địa phương và đường thủy nội địa chuyên dùng.

+ Theo phân cấp kỹ thuật sông kênh, đường thủy nội địa được chia thành 6 cấp.

- *Cảng, bến thủy nội địa*:

+ Cảng thủy nội địa là hệ thống các công trình được xây dựng để phương tiện thủy nội địa neo đậu, xếp, dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

+ Bến thủy nội địa là vị trí độc lập được xây dựng để phương tiện thủy nội địa neo đậu, xếp, dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách.

+ Tùy theo chức năng của cửa cảng, bến thủy nội địa mà có thể có thể phân công thành cảng, bến nội địa công cộng và cảng, bến thủy nội địa chuyên dùng. Cảng, bến thủy nội địa chuyên dùng là cảng, bến thủy nội địa của một hoặc một số tổ chức kinh tế chỉ dùng để xếp, dỡ hàng hoá, vật tư phục vụ cho sản xuất hoặc phục vụ đóng mới, sửa chữa phương tiện cho chính tổ chức đó.

- *Hành lang bảo vệ luồng*: là phần giới hạn của vùng nước hoặc dải đất dọc hai bên luồng để lắp đặt báo hiệu, bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn giao thông.

❖ **KCHT\_GTVT hàng hải**: bao gồm các cảng biển và hệ thống luồng lạch vào cảng biển

- *Cảng biển*: là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

+ Vùng đất cảng là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt trang thiết bị.

+ Vùng nước cảng là vùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch; vùng để xây dựng luồng cảng biển và các công trình phụ trợ khác.

Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Bến cảng bao gồm cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, luồng vào bến cảng và các công trình phụ trợ khác. Cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

- *Luồng vào cảng biển*: là phần giới hạn vùng nước từ biển vào vùng nước của cảng được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ để bảo đảm cho tàu biển và các phương tiện thủy khác ra, vào cảng biển an toàn.

- Phân loại cảng, phân cấp quản lý

❖ **KCHT\_GTVT đường hàng không**: bao gồm sân bay, nhà ga và hệ thống quản lý không lưu.

- *Cảng hàng không - sân bay*: là khu vực xác định được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển. Các công trình trong sân bay bao gồm đường băng, đường lăn, sân đỗ máy bay, bãi đỗ xe ô tô....

Tuỳ theo chức năng, cảng hàng không được phân thành cảng hàng không quốc tế và cảng hàng không nội địa:

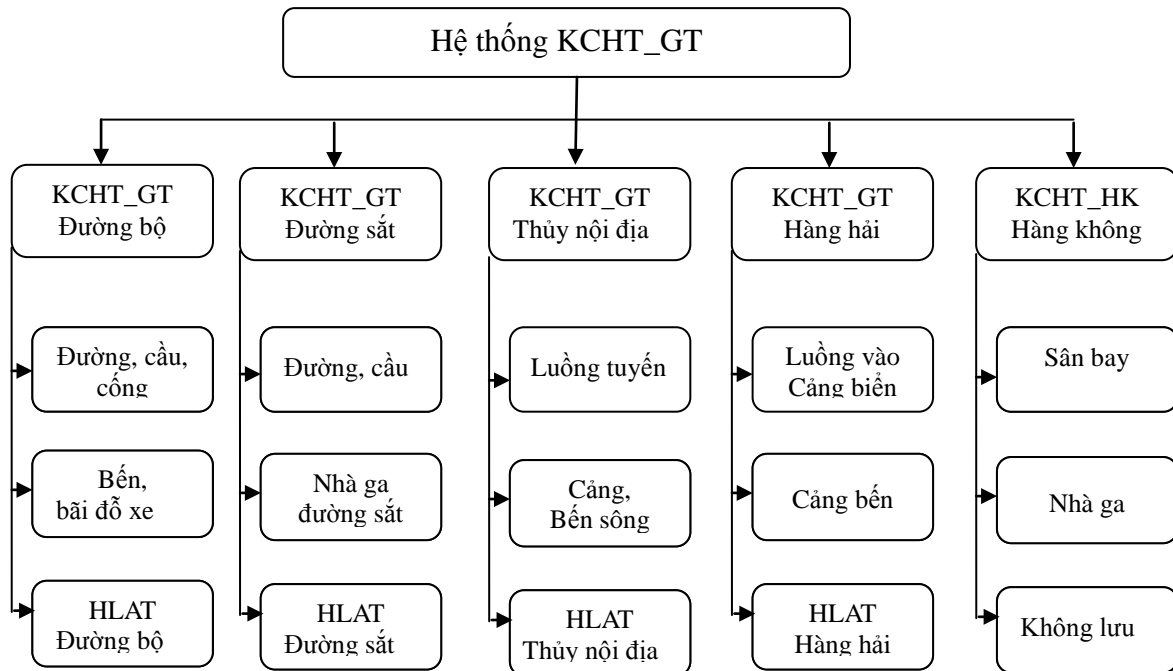
+ Cảng hàng không quốc tế là cảng hàng không phục vụ cho vận chuyển quốc tế và vận chuyển nội địa;

+ Cảng hàng không nội địa là cảng hàng không phục vụ cho vận chuyển nội địa.

Sân bay chỉ phục vụ mục đích khai thác hàng không chung hoặc mục đích vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, thư mà không phải vận chuyển công cộng là sân bay chuyên dùng.

- *Hệ thống quản lý không lưu*: là các công trình, trang thiết bị để điều hành bay.

- *Khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay*: cảng hàng không, sân bay có khu vực lân cận để bảo đảm an toàn cho hoạt động hàng không dân dụng và dân cư trong khu vực đó. Giới hạn khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay là 8km tính từ ranh giới cảng hàng không, sân bay trở ra.



*Nguồn: Bộ GTVT, Báo cáo tổng hợp- Nghiên cứu phát triển bền vững kết cấu hạ tầng GTVT Việt Nam*

**Hình 1.1. Sơ đồ hệ thống KCHT\_GTVT**

#### 1.1.1.3. Giao thông vận tải

Theo C. Mác: “giao thông vận tải là ngành sản xuất quan trọng của xã hội và đứng hàng thứ tư sau công nghiệp khai thác, công nghiệp chế biến và sản xuất nông nghiệp”[22].

*Giao thông vận tải* là một ngành thuộc khu vực dịch vụ, bản thân ngành giao thông vận tải không tạo ra của cải vật chất cũng như không làm tăng khối lượng hay thay đổi tính chất của sản phẩm mà chỉ chuyển dịch vị trí của nó từ nơi này sang nơi khác. Bằng cách đó, giao thông vận tải đã làm tăng thêm giá trị của các sản phẩm được sản xuất ra [22].

#### 1.1.2. Vai trò của ngành giao thông vận tải

##### 1.1.2.1. Đối với sự phát triển nền kinh tế quốc dân [22].



GTVT trong nền kinh tế quốc dân là bộ phận quan trọng của kết cấu hạ tầng, có vai trò quyết định để nâng cao năng lực, hiệu quả đối với toàn bộ hoạt động kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Ngày nay, giao thông vận tải được coi là một trong những ngành kinh tế dịch vụ chủ yếu có liên quan trực tiếp tới mọi hoạt động sản xuất và đời sống của toàn xã hội. Nhờ có dịch vụ này mới tạo ra được sự gặp gỡ của mọi hoạt động kinh tế - xã hội, từ đó tạo ra phản ứng lan truyền giúp các ngành kinh tế cùng phát triển và ngược lại. Bên cạnh đó GTVT còn là cầu nối để các nước hòa nhập với cộng đồng quốc tế, là cơ hội cho sự phát triển một nền kinh tế mở, theo kịp với tốc độ phát triển chung của nền kinh tế thế giới hiện nay đang diễn ra rất sôi động. Với mọi quốc gia trên thế giới không ngoại trừ nước ta, GTVT luôn giữ vai trò rất quan trọng trong sự phát triển vững chắc và sống còn của nền kinh tế. Do đó không phải ngẫu nhiên mà hệ thống giao thông được ví như là hệ mạch máu trong cơ thể. Nếu hệ thống này không thông suốt thì tổn thất cho nền kinh tế khó có thể đánh giá hết được.

- *Đối với công nghiệp:* không có GTVT thì công nghiệp khó có thể hoạt động được. GTVT được xem là cầu nối giữa việc cung ứng nguyên vật liệu với quá trình sản xuất, giữa sản xuất với thị trường tiêu thụ. GTVT có ảnh hưởng lớn đến giá thành sản phẩm công nghiệp. Chỉ tính riêng các công việc vận chuyển trong nội bộ xí nghiệp đã chiếm tới 22% giá thành sản phẩm. Đối với một số ngành công nghiệp như luyện kim, sản xuất vật liệu xây dựng,... chi phí vận chuyển từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng chiếm phần lớn giá thành sản phẩm.

- *Đối với nông nghiệp:* ngành GTVT có ý nghĩa rất lớn trong nền nông nghiệp thâm canh và chuyên môn hóa như hiện nay. GTVT giúp việc vận chuyển phân bón, thuốc trừ sâu, máy móc thiết bị phục vụ nông nghiệp và các sản phẩm nông nghiệp một cách kịp thời. Nếu không có ngành GTVT phát triển tốt thì sẽ không đảm bảo cho quá trình sản xuất hiệu quả cũng như các sản phẩm nông nghiệp sẽ bị hư hỏng, không đảm bảo chất lượng khi đưa đến cơ sở chế biến và thị trường tiêu thụ.

- *Đối với thương mại - du lịch:* GTVT có vai trò vận chuyển hàng hóa và hành khách trong hoạt động thương mại và du lịch. Sự phân bố hợp lý các điểm buôn bán sẽ làm giảm khối lượng luân chuyển hàng hóa đến mức tối ưu, còn việc tăng số lượng các điểm bán lẻ lại làm tăng sự luân chuyển hàng hóa bán lẻ. Ở các thành phố lớn, hầu hết

các nhu cầu tiêu dùng của dân cư là do mạng lưới thương mại cung cấp, do vậy vấn đề chuyên chở hàng hóa phục vụ sinh hoạt càng quan trọng. Mặt khác, hiện nay đời sống của dân cư ngày càng được nâng cao, nhu cầu đi lại, nghỉ ngơi, giải trí ngày càng cao. Do đó, những nơi có tiềm năng phát triển du lịch sẽ làm tăng nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa, hành khách để phục vụ du lịch.

*1.1.2.2. Giao thông vận tải giữ vai trò to lớn trong phân bố sản xuất và tổ chức lãnh thổ [22].*

Trong phân bố sản xuất cần phải thực hiện một nguyên tắc căn bản là làm sao cho tổng chi phí về chuyên chở sản phẩm đầu vào và đầu ra phải nhỏ nhất. Như vậy, nếu GTVT phát triển tốt sẽ giảm được chi phí vận tải, đảm bảo tốc độ vận chuyển và độ an toàn trong vận chuyển, các ngành sản xuất có cơ hội để mở rộng cự ly cung cấp nguyên liệu, năng lượng, mở rộng vùng tiêu thụ sản phẩm, mở rộng quy mô sản xuất.

Ngoài ra, GTVT còn có ý nghĩa to lớn đối với sự phân bố lãnh thổ, lực lượng sản xuất và phát triển vùng. GTVT nếu được tổ chức và phát triển hợp lí sẽ kết nối các trung tâm tăng trưởng, hình thành các vùng kinh tế mới, hình thành các “dải”, các “hành lang” kinh tế.

Tóm lại, mối quan hệ giữa GTVT với nền kinh tế quốc dân là mối quan hệ biện chứng, cái này tạo điều kiện và tiền đề phát triển cho cái kia và ngược lại. GTVT là đòn bẩy, tạo điều kiện cần thiết để phát triển kinh tế.

*1.1.2.3. Vai trò của ngành giao thông vận tải đối với quần cư, đời sống văn hóa, xã hội, chính trị và an ninh quốc phòng [22].*

GTVT giúp cho các hoạt động sinh hoạt của dân cư được thuận tiện nên ngay từ thời xa xưa nó đã có ý nghĩa trong việc lựa chọn địa bàn cư trú. Dân cư thường tập trung đông ở các đầu mối GTVT, các trục đường giao thông. GTVT có ý nghĩa rất lớn đối với đời sống ở các thành phố lớn đến mức đã hình thành một loại hình tổ chức vận tải đặc biệt là GTVT đô thị. Loại hình này có nhiệm vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa trong thành phố và vùng ngoại ô trong phạm vi các chùm đô thị và thực hiện các công việc liên quan đến vệ sinh môi trường, an toàn đô thị. Chính sự phát triển của GTVT đô thị đã cho phép giãn dân ở trung tâm các thành phố lớn ra các đô thị vệ tinh và vùng ngoại ô. Ở những vùng thành phố mới xây dựng, nó cho phép đưa các nhà

máy, các khu công nghiệp cách xa thành phố, cách xa khu dân cư. GTVT đô thị là một điều kiện quan trọng để thay đổi quy hoạch không gian đô thị.

GTVT có vai trò to lớn trong việc giải quyết các vấn đề xã hội, giảm tỉ lệ hộ nghèo, khắc phục sự chênh lệch giàu nghèo giữa các địa phương, các vùng. Theo nghiên cứu của Larsen [11] “nếu đầu tư 1% GDP vào GTVT sẽ giảm 0,5% tỉ lệ hộ nghèo và nếu đầu tư 50 triệu USD vào GTVT sẽ giảm 6,7% tỉ lệ hộ nghèo trong 15 tỉnh nghèo nhất ở Việt Nam”.

GTVT làm cho sự giao thương giữa các địa phương trong nước được mật thiết, dễ dàng hơn, sự quản lí của chính quyền các cấp chặt chẽ hơn. Như vậy, hoạt động của ngành GTVT góp phần tăng cường tính thống nhất mọi mặt của đất nước. Còn vai trò của GTVT đối với an ninh quốc phòng thì thật rõ ràng vì mọi hoạt động tác chiến, hậu cần đều không tách rời hoạt động vận tải.

Như vậy, trình độ phát triển của ngành GTVT có thể làm một thước đo về trình độ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và được coi là nền tảng, là cơ sở hạ tầng quan trọng. Trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, GTVT cần phải đi trước một bước.

### **1.1.3. Đặc điểm của ngành giao thông vận tải [22]**

*1.1.3.1. Sự chuyên chở người và hàng hóa là sản phẩm đặc thù của ngành giao thông vận tải*

Mỗi ngành sản xuất đều tạo ra những sản phẩm nhất định. Đối với các ngành sản xuất vật chất, sản phẩm được tạo ra rất cụ thể. Chẳng hạn, nông nghiệp tạo ra hàng loạt sản phẩm phục vụ thiết thực cho đời sống và sản xuất mà bất kì một thành viên nào trong xã hội cũng đều có nhu cầu, đơn giản từ cái ăn hàng ngày của con người cho đến nguyên liệu đối với các ngành công nghiệp, nhất là công nghiệp chế biến lương thực, thực phẩm. Hay như ngành công nghiệp, cùng với những tiến bộ khoa học - công nghệ đã tạo ra các sản phẩm ngày càng phong phú và đa dạng. Đó là những sản phẩm tiêu dùng đơn giản hàng ngày của nhân dân như quần áo, giày dép và những sản phẩm phức tạp như máy móc, trang thiết bị với tư cách là tư liệu sản xuất phục vụ cho các ngành kinh tế. Tóm lại, sản phẩm của các ngành sản xuất vật chất (nông nghiệp, công nghiệp) là hữu hình, sử dụng được cho đời sống hoặc cho sản xuất mà chúng ta có thể nhìn thấy

được, cầm nắm được.

Khác với các sản phẩm công nghiệp hay nông nghiệp, sản phẩm ngành GTVT thì sản phẩm của nó là vô hình. Chẳng hạn, loại vải thiều chỉ được trồng ở miền Bắc nên khi được tiêu thụ ở TP. Hồ Chí Minh hoặc các tỉnh miền Nam thì được bán với giá cao hơn rất nhiều lần so với nơi nó trồng. Như vậy, giá thành của sản phẩm khác nhau giữa các địa phương được lí giải là: ngoài giá thành để sản xuất ra một đơn vị sản phẩm và tiền lãi của doanh nghiệp còn phải cộng thêm giá trị của sự vận chuyển từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ. Do đó, công lao động vận tải được tính ở đây là vô hình. Sản phẩm này tuy vô hình, nhưng lại làm tăng giá trị của hàng hóa, thậm chí lên rất nhiều lần. [22].

Qua phân tích ở trên, có thể khẳng định rằng sản phẩm của GTVT là sự chuyên chở người và hàng hóa từ nơi này sang nơi khác. Do sản phẩm đặc biệt như vậy nên chất lượng của sản phẩm này cũng được tính bằng một số tiêu chí khác với các ngành sản xuất vật chất như là: tốc độ chuyên chở, mức độ tiện nghi, an toàn cho hành khách và hàng hóa.

#### *1.1.3.2. Sử dụng nhiều nguyên, nhiên, vật liệu và lao động*

GTVT là ngành tiêu thụ rất nhiều sản phẩm của các ngành kinh tế khác và sử dụng nguồn lao động đông đảo có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ.

GTVT cần nhiều nhiên liệu. Phần lớn các phương tiện vận tải đều cần đến nguồn nhiên liệu như xăng, dầu... Có thể nói gần 1/4 nhiên liệu khai thác được của thế giới là phục vụ cho ngành vận tải. Do đó, muốn phát triển kết cấu hạ tầng GTVT đòi hỏi cần nhiều nguyên vật liệu như sắt, thép để xây dựng mạng lưới đường ray, cảng hàng không, cảng biển, kho tàng, bến bãi,... cũng như sản xuất phương tiện vận tải. GTVT là ngành tiêu thụ gần 1/3 sản lượng của ngành luyện kim đen và khoảng 70% sản lượng cao su của thế giới. Mặt khác, phần lớn các phương tiện vận tải đều cần đến nguồn nhiên liệu để hoạt động như xăng, dầu,... Có thể nói gần 1/4 lượng nhiên liệu khai thác của thế giới là phục vụ cho ngành vận tải [22].

Ngoài ra, GTVT cũng là ngành thu hút nhiều lao động. Bên cạnh số lao động trực tiếp tham gia hoạt động vận tải còn có một bộ phận đông đảo lao động gián tiếp. Nguồn lao động của ngành nhìn chung là có tay nghề, nhất là đội ngũ lao động trực tiếp.

Vì vậy, có thể nói GTVT có mối quan hệ qua lại mật thiết với nền kinh tế của

mỗi quốc gia. GTVT phát triển sẽ tạo điều kiện cho các ngành kinh tế khác cùng phát triển. Ngược lại, sự phát triển của các ngành kinh tế khác lại trở thành tiền đề để phát triển GTVT.

#### *1.1.3.3. Giao thông vận tải được phân bố thành mạng lưới với các tuyến và đầu mối giao thông*

Sự phân bố của ngành GTVT mang tính đặc thù, có sự khác biệt so với các ngành kinh tế khác: [22]

- *Đối với ngành nông nghiệp:* với đặc điểm quan trọng nhất của ngành nông nghiệp là đất trồng được coi như tư liệu sản xuất chủ yếu và không thể thay thế được thì sự phân bố của ngành này (chủ yếu là trồng trọt) phân tán trong không gian. Một khi tư liệu sản xuất chính là đất trồng thì sự phân bố của ngành trồng trọt phải trải rộng theo không gian.

- *Đối với ngành công nghiệp:* Sản xuất công nghiệp lại có sự phân bố tập trung (trừ các ngành công nghiệp khai thác). Tính chất này thể hiện ở việc tập trung vốn đầu tư, tư liệu sản xuất, lao động cũng như sản phẩm.

- *Riêng với ngành GTVT khác với hai ngành trên, hoạt động của ngành GTVT diễn ra theo mạng lưới với các tuyến và đầu mối (hay là nút) cụ thể. Trên phạm vi cả nước hình thành một mạng lưới bao gồm nhiều tuyến khác nhau và một số đầu mối giao thông quan trọng có ý nghĩa quốc gia (hoặc địa phương).*

### **1.1.4. Các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển và phân bố giao thông vận tải**

#### *1.1.4.1. Vị trí địa lí*

Vị trí địa lí là nhân tố rất quan trọng quy định sự có mặt của một số loại hình vận tải. Ở vùng núi, địa hình phức tạp, sông ngòi ngắn dốc thì không thuận lợi cho GTVT đường sông và đường sắt phát triển. Ở vùng đồng bằng, địa hình bằng phẳng có thể phát triển đầy đủ các loại hình vận tải. Vị trí giáp biển như nước ta thì GTVT đường biển có vai trò rất quan trọng. Hay đối với những quốc đảo, xung quanh là biển như Nhật Bản, Anh,... thì GTVT đường biển có vai trò đặc biệt quan trọng không chỉ đối với trong nước mà cả với quốc tế. Ở những vùng cận cực, hầu như quanh năm tuyết phủ, bên cạnh các phương tiện vận tải thô sơ như xe quệt thì máy bay là phương tiện hiện đại duy nhất.

Như vậy, vị trí địa lí là lợi thế so sánh trong quá trình khai thác lãnh thổ nói chung và phát triển GTVT nói riêng của mỗi quốc gia, vùng lãnh thổ.

#### *1.1.4.2. Nhóm nhân tố tự nhiên*

Các nhân tố tự nhiên có ảnh hưởng rất khác nhau tới khía cạnh kinh tế - kỹ thuật, sự phân bố và hoạt động của các loại hình GTVT.

#### **❖ Địa hình**

Đây là nhân tố tự nhiên rất quan trọng ảnh hưởng mạnh mẽ tới sự phát triển và phân bố GTVT. Ở những vùng địa hình khác nhau sẽ hình thành các loại hình GTVT khác nhau. Chẳng hạn như ở vùng núi với địa hình cao và dốc nên chủ yếu phát triển GTVT đường bộ và các tuyến đường bộ thường quanh co để giảm bớt độ dốc của tuyến đường. Đối với GTVT đường sắt, do ảnh hưởng của độ cao địa hình nên phải xây dựng các đường hầm xuyên núi.

Ở những vùng đồng bằng, địa hình bằng phẳng cho phép phát triển nhiều loại hình vận tải và ở đây mật độ đường giao thông cũng dày đặc hơn, tập trung nhiều phương tiện GTVT hơn. Còn đối với địa hình đồi núi xen kẽ các khe sâu, khó khăn cho việc làm đường, ngoài ra hiện tượng trượt đất, sạt lở về mùa mưa làm cho giao thông ở miền núi dễ bị ách tắc, việc duy tu, bảo dưỡng rất tốn kém, khó khăn.

#### **❖ Khí hậu**

Điều kiện khí hậu có ảnh hưởng rất rõ rệt đến hoạt động vận tải, tạo ra tính “địa đới” và tính “mùa” trong hoạt động GTVT. Ở các nước thuộc vùng ôn đới, hàn đới, hoạt động vận tải về mùa đông bị trở ngại do băng tuyết, còn các nước ở vùng nhiệt đới như nước ta hoạt động vận tải có thể diễn ra quanh năm.

Tuy nhiên, điều kiện khí hậu nhiệt đới ẩm gió mùa của nước ta cũng gây không ít khó khăn cho sự phát triển của ngành GTVT: các phương tiện vận tải bị rỉ, bị ăn mòn nhanh, đòi hỏi phải có công nghệ nhiệt đới hóa máy móc. Về mùa mưa bão, giao thông dễ bị tắc nghẽn do mưa ngập ở đồng bằng, sạt lở đường ở miền núi. Ngoài ra, trong quá trình xây dựng đường phải thiết kế, thi công thoát nước tốt nếu không nền đường rất nhanh bị hỏng. Sự phân mùa của khí hậu có ảnh hưởng lớn đến tính mùa vụ của hoạt động GTVT (đặc biệt là giao thông đường thủy).

### ❖ Thủy văn

Mạng lưới sông ngòi và chế độ dòng chảy có ảnh hưởng lớn tới vận tải đường thủy nội địa. Nơi có địa hình bằng phẳng, mạng lưới sông ngòi dày đặc thì hệ thống giao thông đường thủy phát triển mạnh mẽ. Ngược lại, những nơi địa hình phức tạp, sông ngòi ngắn dốc, khó có thể phát triển giao thông đường thủy. Từ xa xưa, các điểm đầu mối giao thông thủy đã trở thành những nơi diễn ra hoạt động thương mại sôi động, đồng thời đó cũng là điểm nút cho tuyến giao thông đường bộ. Như vậy, mạng lưới sông ngòi dày đặc với chế độ thủy văn ổn định thực sự là thế mạnh cho loại hình giao thông đường thủy.

Chế độ dòng chảy của sông ngòi có tác động mạnh mẽ đến hệ thống giao thông đường sông, tới việc xây dựng các công trình trị dòng chảy và các cảng sông.

Đối với giao thông đường biển thì địa hình bờ biển, chế độ hải văn, các dòng biển cũng như thiên tai từ biển có tầm ảnh hưởng rất lớn, gần như quyết định. Sự phân bố các cảng biển hay các tuyến giao thông trên biển đều được xác định dựa trên các yếu tố đã nêu ở trên. Thông thường các cảng biển lớn trên thế giới được xây dựng ở những vùng kín gió, có các đảo tự nhiên chắn gió hoặc ở các cửa sông, các bán đảo,...

### ❖ Tài nguyên khoáng sản

Sự phân bố các mỏ khoáng sản tạo điều kiện hình thành các tuyến giao thông đặc thù. Ngoài ra, trữ lượng, quy mô, sự phân bố tập trung nhiều khoáng sản trên một lãnh thổ sẽ ảnh hưởng đến lưu lượng vận chuyển, từ đó ảnh hưởng đến khả năng phát triển mạng lưới GTVT.

Như vậy, các nhân tố tự nhiên có ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự lựa chọn cơ cấu loại hình vận tải, công tác thiết kế, thi công, chi phí đầu tư, hoạt động,... của GTVT. Tuy nhiên, với sự phát triển của khoa học - kỹ thuật, những khó khăn của điều kiện tự nhiên có thể khắc phục được. Vì vậy, nhân tố kinh tế - xã hội sẽ đóng vai trò quyết định đến sự phát triển và phân bố ngành GTVT.

#### *1.1.4.3. Nhóm nhân tố kinh tế - xã hội*

### ❖ Sự phát triển và phân bố các ngành kinh tế

Sự phát triển và phân bố các ngành kinh tế có ý nghĩa quyết định đối với sự phát triển và phân bố cũng như hoạt động của ngành GTVT. Các ngành kinh tế là khách

hàng của ngành GTVT. Mặt khác, các ngành công nghiệp và dịch vụ khác cũng góp phần trang bị cơ sở vật chất kỹ thuật cho ngành GTVT.

Do các ngành kinh tế là khách hàng của ngành GTVT nên sự phát triển của các ngành kinh tế sẽ góp phần nâng cao KLVC, KLLC của ngành GTVT. Chính vì vậy, sự thịnh vượng hay thụt lùi của các ngành kinh tế được phản ánh rất rõ ở một số chỉ tiêu chính về vận tải là khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển, số lượng hành khách vận chuyển và luân chuyển, cự li vận chuyển,...

Sự phân bố của các ngành kinh tế có ảnh hưởng rõ rệt đến sự phát triển, phân bố và hoạt động của các loại hình vận tải. Công nghiệp có đặc điểm là phân bố tập trung các xí nghiệp thành các khu công nghiệp, các cụm, trung tâm công nghiệp, do đó làm tăng cường các luồng vận chuyển. Sự tập trung hóa lãnh thổ công nghiệp và sự mở rộng quy mô sản xuất của các xí nghiệp công nghiệp đều làm mở rộng vùng cung cấp nguyên liệu và vùng tiêu thụ sản phẩm, tức là tăng thêm cả khối lượng vận chuyển và cự li vận chuyển của ngành GTVT.

#### **❖ Tổ chức lãnh thổ nền kinh tế**

Tổ chức lãnh thổ GTVT là một bộ phận của tổ chức lãnh thổ nền kinh tế. Do vậy, GTVT có tác động lớn đến tổ chức lãnh thổ nền kinh tế. Ngược lại, tổ chức lãnh thổ nền kinh tế lại có tác động nhất định đến GTVT. Sự phân bố các cơ sở kinh tế quy định hướng của các mối liên hệ vận tải, cường độ vận chuyển và cơ cấu của các luồng hàng vận chuyển. Sự chuyên môn hóa của các vùng kinh tế càng trở nên sâu sắc thì càng làm mở rộng mối liên hệ vùng và như vậy càng đòi hỏi mạng lưới GTVT trong vùng phát triển tương ứng.

#### **❖ Sự phân bố dân cư, các thành phố lớn và đô thị**

Dân cư đóng vai trò là khách hàng của ngành giao thông nhờ nhu cầu đi lại hàng ngày, do đó tác động trực tiếp tới ngành vận tải hành khách. Số lượng dân cư càng lớn thì nhu cầu đi lại càng nhiều. Điều đó lý giải tại sao ở những khu vực tập trung dân cư đông đúc như trong các đô thị lớn, mật độ giao thông dày đặc với sự xuất hiện của hầu hết các loại hình vận tải và hoạt động gần như hết công suất. Sự phân bố dân cư đặc biệt dày đặc trong các thành phố lớn và các chùm đô thị có ảnh hưởng sâu sắc tới mạng lưới GTVT, tạo ra hình thái đặc biệt là giao thông đô thị.



### ❖ Đường lối, chính sách

Chính sách của Nhà nước là yếu tố giữ vai trò quyết định đến sự phân bố mạng lưới giao thông hay đúng hơn là tổ chức lãnh thổ GTVT. Sự phân công lao động theo lãnh thổ, hình thành cơ cấu kinh tế ở các vùng, miền, tạo điều kiện phát triển các hoạt động dịch vụ khác như văn hóa, giáo dục, y tế,... Do đó, GTVT luôn phải đi trước một bước, đặc biệt trong quá trình CNH, HĐH giao thông là một trong nhiều ngành được chú trọng đầu tư phát triển.

### ❖ Sự phát triển của khoa học - kỹ thuật và công nghệ

Sự phát triển của khoa học - kỹ thuật và công nghệ giúp ngành GTVT hạn chế được những tác động xấu từ các nhân tố tự nhiên. Ngoài ra, khoa học - công nghệ còn giúp ngành GTVT đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của con người về tốc độ vận tải, sự an toàn, sự tiện nghi và khả năng chuyên chở,... khi nền kinh tế đang trên đà phát triển nhanh, giúp giải quyết các vấn đề quá tải trong lưu thông. Sự phát triển khoa học - công nghệ còn có vai trò quan trọng trong thiết kế, thi công, xây dựng các công trình giao thông,...

#### 1.1.5. Các tiêu chí đánh giá

Để đánh giá mạng lưới GTVT của một quốc gia, vùng lãnh thổ, người ta thường dùng hai nhóm chỉ tiêu cơ bản là tiêu chí về mạng lưới giao thông và tiêu chí về hoạt động vận tải. Mỗi nhóm tiêu chí phản ánh một khía cạnh của mạng lưới GTVT.

##### *1.1.5.1. Các tiêu chí đánh giá mạng lưới đường giao thông*

### ❖ Mạng lưới đường

- Tổng chiều dài hệ thống đường (đơn vị tính là km).
- Mạng lưới đường các loại:
  - + Đường bộ: quốc lộ, tỉnh lộ, đường đô thị, đường giao thông nông thôn (hay đường liên huyện, xã).
  - + Đường sắt: tuyến đường, nhà ga...
  - + Đường thủy: các luồng - tuyến, hệ thống cảng.
  - + Đường hàng không: các tuyến đường bay, sân bay,...

### ❖ Mật độ mạng lưới

- Mật độ mạng lưới đường so với diện tích: được xác định bằng tương quan giữa tổng chiều dài của đường và diện tích tương ứng của vùng.

Công thức tính như sau:

$$\delta_d = \frac{\sum L_d}{\sum F}$$

Trong đó:

$\delta_d$  : Mật độ mạng lưới đường (km/100 km<sup>2</sup>) hoặc (km/km<sup>2</sup>).

$\sum L_d$  : Tổng chiều dài của đường giao thông (km).

$\sum F$  : Tổng diện tích của vùng tương ứng (km<sup>2</sup>).

- Mật độ mạng lưới đường so với dân số: được xác định bằng tương quan giữa tổng chiều dài của các tuyến đường và dân số tương ứng của vùng.

Công thức tính như sau:

$$\delta_t = \frac{\sum L_t}{\sum F}$$

Trong đó:

$\delta_t$  : Mật độ mạng lưới đường (km/1.000 dân).

$\sum L_t$  : Tổng chiều dài của đường giao thông (km).

$\sum F$  : Tổng số dân của vùng tương ứng (1.000 dân).

#### ❖ **Chất lượng đường**

- *Đường bộ*: tỉ lệ kết cấu mặt đường bộ phân theo: mặt đường nhựa, BTXM, đá dăm - cấp phối, đất; tỉ lệ đường tốt, trung bình, xấu.

- *Đường sắt*: khổ đường, cấp đường, độ dốc hạn chế, nền đường, thông tin tín hiệu,...

- *Đường thủy*: chiều dài, chiều rộng, chiều sâu tuyến luồng, phân loại cảng,...

##### *1.1.5.2. Các tiêu chí đánh giá vận tải*

Chất lượng và khối lượng phục vụ của hoạt động vận tải được đo bằng ba nhóm chỉ tiêu: doanh thu vận tải và bốc xếp; năng lực vận tải; phương tiện vận tải.

#### ❖ **Doanh thu vận tải và bốc xếp**

- Tổng doanh thu (triệu đồng hoặc tỷ đồng).

- Cơ cấu doanh thu theo ngành (đường bộ, đường thủy,...)

### ❖ **Năng lực vận tải**

- *Khối lượng vận chuyển*: là khối lượng hàng hóa hoặc hành khách do ngành GTVT đã vận chuyển được không phân biệt độ dài quãng đường vận chuyển.

+ Khối lượng hàng hóa vận chuyển: được tính theo trọng lượng thực tế của hàng hóa đã vận chuyển (kể cả bao bì). Khối lượng hàng hóa vận chuyển chỉ được tính sau khi kết thúc quá trình vận chuyển, đã vận chuyển đến nơi giao nhận theo quy định trong hợp đồng vận chuyển và làm xong thủ tục giao nhận. Đơn vị tính là tấn (hoặc nghìn tấn; triệu tấn).

+ Số lượt hành khách vận chuyển: là số lượt hành khách thực tế đã vận chuyển được. Đơn vị tính là lượt người (hoặc nghìn lượt người; triệu lượt người).

- *Khối lượng luân chuyển*: là khối lượng hàng hóa hay hành khách được vận chuyển tính theo chiều dài của quãng đường vận chuyển.

+ Khối lượng hàng hóa luân chuyển: được tính bằng khối lượng hàng hóa vận chuyển nhân với độ dài quãng đường đã vận chuyển. Đơn vị tính là tấn.km (hoặc nghìn tấn.km; triệu tấn.km).

+ Số lượt hành khách luân chuyển: được tính bằng số lượt hành khách vận chuyển nhân với độ dài quãng đường đã vận chuyển. Đơn vị tính là người.km (hoặc nghìn người.km; triệu người.km).

- *Cự li vận chuyển trung bình*: là quãng đường thực tế đã vận chuyển hàng hóa từ nơi đi đến nơi nhận, hoặc hành khách từ nơi đi đến nơi đến. Đơn vị tính là km. Cự li vận chuyển trung bình dùng làm căn cứ để tính giá cước vận tải và giá vé.

### ❖ **Phương tiện vận tải**

- *Đường bộ*:

+ Ô tô chở hàng (cái và trọng tải).

+ Ô tô chở khách, xe con, xe tải, xe khác (cái và số ghế).

+ Xe có động cơ hai bánh (cái).

- *Đường thủy*:

+ Tàu, ca nô chở hàng (cái và trọng tải).

+ Tàu, ca nô chở khách (cái và số ghế).

+ Thuyền, xuồng máy (cái và số ghế).

Như vậy, có rất nhiều tiêu chí khác nhau đánh giá hoạt động của ngành GTVT của một quốc gia, vùng lãnh thổ. Trong khuôn khổ của luận văn nghiên cứu về GTVT cấp tỉnh, tác giả sử dụng một số tiêu chí chính sau: chiều dài và mật độ đường, chất lượng đường; doanh thu vận tải; khối lượng hàng hóa và hành khách vận chuyển và luân chuyển, cự li vận chuyển trung bình.

## **1.2. Cơ sở thực tiễn về GTVT ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long**

### **1.2.1. Vai trò giao thông vận tải trong phát triển kinh tế ĐBSCL**

Hệ thống GTVT là xương sống của nền kinh tế. Tốc độ giao thông vận tải là một trong các yếu tố tạo nên tốc độ phát triển kinh tế. Hệ thống dịch vụ bốc dỡ hàng, các loại kho bãi tồn trữ hàng tại các cảng sẽ giúp cho sản phẩm được bảo quản tốt, tạo nên sự chủ động cho doanh nghiệp.

GTVT khu vực ĐBSCL được xem có tiềm năng rất lớn. Đường bộ có 43.123,58 km, trong đó có 1.784,67 km quốc lộ, 3.450,32 km tỉnh lộ, 6.801,68 km đường huyện, 28.875,52 km đường xã. Đường thủy có bờ biển dài hơn 700 km, có hệ thống sông, kênh rạch chằng chịt với tổng chiều dài hơn 28.000 km, trong đó có 13.000 km có khả năng khai thác vận tải. Nếu hình thành được một hệ thống giao thông đồng bộ, liên hoàn và kết hợp được các hình thức vận tải sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế xã hội của vùng.

Ở ĐBSCL, nông sản, thủy hải sản không những là kho lương thực thực phẩm của cả nước mà là nguồn hàng xuất khẩu tạo ra ngoại tệ quan trọng bậc nhất nước ta. Trong đó các mặt hàng chủ yếu là lúa gạo, các loại nông sản, tôm, cá, gia súc gia cầm, trái cây rau củ ... Mặt hàng công nghiệp phục vụ lại cho ĐBSCL chủ yếu là phân bón, vật liệu xây dựng, nhiên liệu. Các loại hàng công nghiệp tiêu dùng được sản xuất trong hay ngoài nước. Trong mười năm qua, nhà nước đã cố gắng đầu tư cải thiện điều kiện giao thông cho vùng ĐBSCL, nhiều cầu, nhiều tuyến đường giao thông mới đã được xây dựng, đã cải thiện được tình trạng ngăn cách giữa các tỉnh với nhau bởi những sông rạch tự nhiên, góp phần to lớn cho sự lưu thông hàng hóa được thuận lợi hơn và làm thúc đẩy sự phát triển kinh tế cho nhiều địa phương.

Hiện nay, vùng ĐBSCL đã có đường cao tốc đoạn Tp. HCM đến Trung Lương, tốc độ vận chuyển đã nâng lên, hiệu quả kinh tế thấy rõ. Đoạn đường tiếp theo sẽ đến

Tp. Cần Thơ đang xây dựng, nếu có thể đảm bảo từ Tp. HCM đến thành phố Cần Thơ trong hai giờ là đạt yêu cầu. Kế đến là từ Cần Thơ đến Cà Mau hay Cần Thơ đến Rạch Giá cũng đảm bảo trong hai giờ, thì trục lộ cao tốc từ Tp. HCM đến Cà Mau hay đến Rạch Giá xuyên qua hầu hết các tỉnh vùng ĐBSCL sẽ là trục xương sống tạo nên một vùng động lực phát triển mới của nước ta - vùng kinh tế động lực ĐBSCL. Điều này không còn là niềm mơ ước xa xôi nữa. Hiện nay ta đã có tuyến đường Quản Lộ Phụng Hiệp đến Cà Mau vừa mới hoàn công. Nếu ta chọn làm đường cao tốc cho tương lai, thì ngay bây giờ phải mở rộng lộ giới và có qui định rõ không cho phép dân cư xây nhà dọc tuyến (hình thành ngay các cụm dân cư theo đường nhánh). Và có thể chọn một điểm thích hợp trên đoạn đường này rẽ nhánh qua Rạch Giá. Như vậy hệ thống giao thông của ĐBSCL sẽ có đường xương sống; đường động lực thúc đẩy cho sự phát triển cho toàn vùng. Đây là một cơ hội lớn cho vùng ĐBSCL.

Tuy nhiên, ở lãnh vực vận tải hàng hóa, các yếu tố hạ tầng cơ bản như các tuyến vận chuyển hàng hóa đường bộ cho các phương tiện giao thông, xe tải nặng, xe container (loại 40 feet), xe đông lạnh, bến cảng, kho hàng, hệ thống bốc dỡ hàng tại các đầu mối giao nhận tiếp nối giữa đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không... vẫn còn nhiều bất cập. Nhược điểm lớn hơn nữa đó là tốc độ vận chuyển quá thấp so với yêu cầu. (Tốc độ vận chuyển hàng hóa bình quân chung trên quốc lộ ở ĐBSCL khoảng 40 km/giờ). Hệ thống bốc dỡ tại các đầu mối giao nhận hàng hầu như chỉ bằng thủ công (trừ ở bến cảng lớn). Do đó chi phí trong giao thông hàng hóa rất cao làm ảnh hưởng đến lợi ích của các doanh nghiệp cũng như sức cạnh tranh của khu vực.

### **1.2.2. Thực tiễn giao thông vận tải ở đồng bằng sông Cửu Long**

#### *1.2.2.1. Giao thông vận tải đường bộ*

Mạng lưới đường bộ vùng ĐBSCL bao gồm các trục dọc, ngang và hệ thống đường vành đai liên kết với nhau khá hợp lý. Tổng chiều dài đường bộ là 43.123,58 km, trong đó đường quốc lộ là 1.784,67 km (4,1%), đường tỉnh dài 3.450,32 km (8,0%), đường đô thị 2.211,39 km (5,1%), đường huyện 6.801,68 km (15,8%), đường xã 28.875,52 km (67,0%). Các tuyến quốc lộ, đường tỉnh và đường đô thị có chất lượng khá tốt, còn hệ thống đường GTNT thì tỉ lệ đường kém chất lượng còn cao. Mỗi liên kết liên vùng và nội vùng thông qua các quốc lộ và một số tuyến đường liên tỉnh.

Hệ thống hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL những năm qua được tập trung đầu tư, đưa vào hoạt động là động lực lớn để ĐBSCL có bước phát triển đột phá. Mạng lưới đường bộ từng bước được quy hoạch, nâng cấp, xây mới theo dạng ô bàn cờ, bao gồm các trục dọc, ngang và hệ thống đường vành đai liên kết với nhau một cách hợp lý. Nhiều trục quốc lộ đã và đang được nâng cấp, xây mới, trong đó đáng kể có dự án mở rộng quốc lộ 1A đoạn Trung Lương - Cần Thơ; xây dựng đường cao tốc Trung Lương - Cần Thơ; tuyến đường Nam sông Hậu, tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp... Nhiều cầu lớn vượt sông trên quốc lộ 1A đã được đầu tư, xây mới như cầu Mỹ Thuận, cầu Cần Thơ, cầu Rạch Miễu, sắp tới là cầu Cổ Chiên, Cao Lãnh, Vàm Cống..., giúp cho việc lưu thông được thuận tiện hơn.

❖ **Một số tuyến giao thông quan trọng:**

- **QL.1A:** đoạn từ Tp. Hồ Chí Minh đến Cà Mau dài 378,9 km, đi qua 7 tỉnh, thành phố của ĐBSCL là Long An, Tiền Giang, Vĩnh Long, Tp. Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Cà Mau. Trong đó, có khoảng 80,89 km đi qua vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL đạt cấp kỹ thuật cấp III đồng bằng tới cấp I, kết cấu mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa, chất lượng tốt. QL.1A cũng là tuyến giao thông quan trọng của khu vực ĐBSCL, kết nối trực tiếp các tỉnh thuộc nửa phía đông nam của vùng.

- **Đường cao tốc phía đông:** từ Tp. Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ - Cà Mau, là đoạn tuyến nằm trong tổng thể trục đường bộ cao tốc Bắc - Nam. Đoạn Cần Thơ - Cà Mau đi theo hướng tuyến đường Quản Lộ - Phụng Hiệp. Hai tuyến đường nêu trên phục vụ khai thác chủ yếu vùng lõi của đồng bằng sông Cửu Lon-

- **Đường Hồ Chí Minh:** từ phía Bắc đến Chơn Thành (tỉnh Bình Phước), qua Tây Ninh - Long An - Đồng Tháp - An Giang - Kiên Giang - Cà Mau và kết thúc tại Đất Mũi, trong đó đoạn Chơn Thành - Vĩnh Thuận (Kiên Giang) được xác định là đường cao tốc. Bộ GTVT hiện nay đã đầu tư xong đoạn Đức Hòa - Thạnh Hóa (Long An) và đang triển khai đầu tư các đoạn: Chơn Thành - Đức Hòa, Thạnh Hóa - Mỹ An, Mỹ An - Vàm Cống và Năm Căn - Đất Mũi. Đối với cầu Cao Lãnh (sông Tiền) và Vàm Cống (sông Hậu), Chính phủ và các Bộ đang xúc tiến đầu tư, trong đó đàm phán vay vốn Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) để đầu tư cầu Vàm Cống và vốn của Chính phủ Australia để đầu tư cầu Cao Lãnh, cố gắng khởi công khoảng năm 2010 và hoàn thành vào năm

2015. Hiện nay, ADB đã đồng ý hỗ trợ kỹ thuật để nghiên cứu dự án khả thi hai chiếc cầu này. Quỹ Hợp tác phát triển kinh tế Hàn Quốc (EDCF) cũng đã đồng ý cung cấp tài chính cho dự án xây dựng tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi nối từ cầu Vàm Cống đến Rạch Giá và nối với tuyến tránh Rạch Giá thuộc hành lang ven biển phía Nam. Như vậy, toàn tuyến thứ ba này sẽ khai thác vùng Đồng Tháp Mười, Tứ giác Long Xuyên, Hà Tiên - Kiên Giang và bán đảo Cà Mau.

**Trục dọc ven biển phía Đông:** gồm QL.50 từ Tp. Hồ Chí Minh - Long An, kết thúc tại Mỹ Tho (Tiền Giang) và QL60 nối từ Tiền Giang qua cầu Rạch Miễu đến Bến Tre, qua phà Cổ Chiên đến Trà Vinh và phà Đại Ngãi đến Sóc Trăng. Tuyến này khai thác toàn bộ vùng phụ cận Tp. Hồ Chí Minh, duyên hải Nam Bộ và vùng Nam Măng Thít. Hiện QL.50 được chuẩn bị khởi công mở rộng, nâng cấp, đồng thời xây dựng cầu Mỹ Lợi (sông Vàm Cỏ), cầu Rạch Miễu (sông Tiền), cầu Hàm Luông; phà Cổ Chiên, phà Đại Ngãi đang được đầu tư. Bộ GTVT cũng tính đến việc đầu tư xây dựng 2 chiếc cầu Cổ Chiên và Đại Ngãi khi ngân sách cho phép, để nối thông vùng Nam Măng Thít với bán đảo Cà Mau.

- **Tuyến N1:** là trục giao thông kết nối với hệ thống đường hành lang biên giới Tây Nam. Đầu tuyến đường N1 kết nối với điểm cuối tuyến 14C tại khu vực Lộc Tấn (tỉnh Bình Phước), đi qua Đức Huệ - Mỏ Vẹt - Bình Hiệp - Tân Hồng - Hồng Ngự (đoạn Hồng Ngự - Tân Hồng trùng với QL30 đã đầu tư xong) - Châu Đốc - Tịnh Biên - Hà Tiên. Đoạn Châu Đốc - Tịnh Biên đang được đầu tư, còn đoạn Tịnh Biên - Hà Tiên đã cơ bản hoàn thành. Bộ GTVT cũng đang xem xét quyết định đầu tư đoạn Mỏ Vẹt - Bình Hiệp. Bộ GTVT cũng tính đến việc xây dựng cầu Hồng Ngự và cầu Tân Châu trên tuyến N1, nhưng trước mắt sẽ đầu tư 2 vị trí vượt sông này bằng phà, được điều từ các bến phà Cần Thơ và Rạch Miễu.

- **QL.80:** Bắt đầu từ cầu Mỹ Thuận (giao QL.1A), tỉnh Vĩnh Long và kết thúc tại Hà Tiên, tỉnh Kiên Giang kết nối sang nước bạn Campuchia; toàn tuyến dài 216,86 km, đi qua 4 tỉnh Vĩnh Long, Đồng Tháp, Cần Thơ, Kiên Giang, đóng vai trò vừa là trục dọc, vừa là trục ngang trong khu vực. Tuyến đường này đạt cấp kỹ thuật từ cấp IV tới cấp I đồng bằng, kết cấu mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa, chất lượng nói chung ở mức trung bình. Trên tuyến QL.80 có 1 phà, đó là phà Vàm Cống (sông Hậu Giang).

Đây là tuyến phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, du lịch khu vực ven biển và tuyến giao thông huyết mạch nối các tỉnh phía tây với phần còn lại của vùng ĐBSCL.

- **QL.91:** Bắt đầu từ Tp. Cần Thơ (giao QL.1A) tới cửa khẩu Tịnh Biên, tỉnh An Giang và kết nối sang Campuchia; dài 142,15 km, nối liền Tp. Cần Thơ và tỉnh An Giang. Tuyến QL.91 đạt cấp III, I trên đoạn qua An Giang, kết cấu mặt đường bê tông nhựa, đoạn qua Cần Thơ vẫn đạt cấp IV, mặt đường láng nhựa chất lượng đang xuống cấp. Đây là tuyến quan trọng kết nối vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL với Campuchia nhằm phát triển kinh tế - xã hội, thương mại và an ninh quốc phòng.

- **QL.61:** dài 96,29 km, bắt đầu từ Cái Tắc (giao QL.1A), tỉnh Hậu Giang tới Rạch Sỏi (giao QL.80), tỉnh Kiên Giang; đi qua hai tỉnh Hậu Giang, Kiên Giang. QL.61 đạt các cấp kỹ thuật từ cấp V tới cấp III, kết cấu mặt đường bê tông nhựa và láng nhựa, trên tuyến còn một số đoạn có chất lượng đường xấu. Tuyến đường này phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, kết nối hai tiểu vùng Tây sông Hậu và bán đảo Cà Mau.

- **QL.63:** Bắt đầu từ Châu Thành (giao QL.61), tỉnh Kiên Giang tới Tp. Cà Mau (giao QL.1A), tỉnh Cà Mau, dài 114.8 km, đi qua địa phận hai tỉnh Kiên Giang, Cà Mau. Tuyến đạt các cấp kỹ thuật IV kết cấu mặt đường chủ yếu là láng nhựa, còn nhiều đoạn có chất lượng xấu. Trên tuyến QL.63 có phà Tắc Cậu qua hai sông lớn là sông Cái Lớn và sông Cái Bé. Đây là tuyến phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, du lịch khu vực ven biển.

- **QL Nam Sông Hậu:** Điểm đầu nối với QL.91B tại đường 3/2, Tp. Cần Thơ đến Tp. Bạc Liêu (Bạc Liêu), dài 165,4 km được xây dựng mới với quy mô 2 làn xe đi qua Tp. Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu.

- **QL Quản Lộ - Phụng Hiệp:** Điểm đầu tại ngã sáu sông Phụng Hiệp (Tp. Cần Thơ) đến Tp. Cà Mau (Cà Mau), dài 112.2 km đạt tiêu chuẩn cấp IV đồng bằng đi qua 4 tỉnh: Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau. Đây là tuyến phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng và khai thác vùng lõi ĐBSCL.

Ngoài các hệ thống đường chính trên, trong vùng ĐBSCL còn có các tuyến đường nội tỉnh, liên tỉnh nhằm tạo mối liên kết nội vùng, liên vùng nhằm đảm bảo phát triển kinh tế - xã hội của khu vực. Tuy nhiên, mạng đường bộ vùng ĐBSCL còn có sự phân bố không đều giữa các địa phương và còn nhiều hạn chế khai thác do bị chia cắt bởi sông ngòi, kênh rạch. Nhìn tổng thể, cơ sở hạ tầng kỹ thuật giao thông đường bộ



còn yếu kém, mạng giao thông chưa hoàn chỉnh, còn nhiều bất cập. Kích thước mặt đường hạn chế, chủ yếu dành cho hai làn xe ô-tô. Chất lượng kỹ thuật mới dừng lại ở mức vừa cấp 3, vừa cấp 4 đồng bằng. Đặc biệt, mạng lưới giao thông nông thôn còn khá sơ khai, phần lớn là đường đất. Đã thế, vào mùa lũ, nhiều con đường bị chìm trong nước, đi lại rất khó khăn và khi nước rút đi để lại nền đường bị tàn phá nặng nề. Ngoài ra, việc hoàn thiện hệ thống giao thông đường bộ của vùng ĐBSCL vẫn chậm khá nhiều so với kế hoạch, ảnh hưởng không ít đến tốc độ tăng trưởng kinh tế.

Vì vậy, việc cấp bách hiện nay là ngành GTVT cần chỉ đạo các chủ đầu tư căn cứ vào khả năng nguồn vốn để tập trung thi công dứt điểm từng gói thầu, từng đoạn tuyến để sớm đưa vào khai thác, sử dụng. Đối với những dự án không được bố trí vốn, nhất thiết phải cho tạm dừng, tránh thi công dàn trải, gây cản trở việc đi lại, làm tăng tai nạn giao thông, ảnh hưởng đến môi trường sinh thái chung quanh. Mặt khác, cần bổ sung vào thiết kế một số cầu vượt ở những nơi tuyến thuộc quốc lộ 1A chạy qua các thị trấn, thị tứ, khu dân cư có ngã tư băng qua đường.

#### ❖ Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

##### ➤ *Các trục đường bộ cao tốc:*

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

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

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

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

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

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

➤ ***Các tuyến quốc lộ chính:***

- *Quốc lộ 11*: đoạn đi qua Vùng có tổng chiều dài 80,9 km (trong đó qua thành phố Cần Thơ là 12 km, tỉnh Cà Mau là 68,9 km). Tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng quy mô 2 làn xe, một số đoạn có lưu lượng lớn, quy mô 4 làn xe.

- *Quốc lộ 61, 63, 80, 9, đường Quản Lộ - Phụng Hiệp và đường Nam sông Hậu*: Hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Quốc lộ 91B*: đoạn từ điểm giao quốc lộ 91 đến giao quốc lộ 1A, nằm trong địa phận thành phố Cần Thơ, chiều dài 15,8 km. Hoàn thành nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường đô thị.

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

- *Tuyến N1*: chạy dọc biên giới Việt Nam - Campuchia, đoạn qua vùng dài 106,3 km (trong đó tại tỉnh An Giang là 65 km; tỉnh Kiên Giang là 41,3 km). Hoàn thiện xây dựng, nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

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

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

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

#### 1.2.2.2. *Giao thông vận tải đường thủy*

##### ❖ **Đường thủy nội địa**

Nhờ có mạng lưới sông ngòi dày đặc (mật độ  $0,68 \text{ km/km}^2$ ) nên ĐBSCL phát triển mạnh loại hình GTVT đường sông từ lâu đời và đây là loại hình có vai trò quan trọng đối với vận tải hàng hóa của khu vực. Hệ thống sông, kênh ở ĐBSCL có chiều dài trên 28.550 km, trong đó khoảng 13.000 km có thể khai thác vận tải thủy. Hoạt động vận tải diễn ra chủ yếu tại khu vực bán đảo Cà Mau, Tứ Giác Long Xuyên, Đồng Tháp Mười và các vùng sâu, vùng xa khác. Với đặc điểm địa hình sông nước, hoạt động giao thông đường thủy ĐBSCL có vai trò rất quan trọng trong đời sống kinh tế - xã hội. Tỷ lệ hàng hóa và hành khách trong vùng được vận chuyển bằng đường thủy chiếm hơn 60%. Theo thống kê của Cục đường thủy nội địa, khu vực ĐBSCL có hơn 30 kênh liên tỉnh, đóng vai trò lưu thông liên hoàn, huyết mạch giữa các tỉnh trong khu vực.

Các tuyến đường sông chủ yếu của khu vực ĐBSCL là đến Tp. Hồ Chí Minh và một số tuyến nội vùng, gồm các tuyến chính sau:

- *Tuyến Tp. Hồ Chí Minh đi Cà Mau (tuyến duyên hải)*: tuyến xuất phát từ Tp. Hồ Chí Minh đi qua các tỉnh ven biển đến Cà Mau, dài 340 km. Hiện nay, tuyến chưa thông do còn một số đoạn còn vướng đập thủy lợi hoặc đang bị bồi cạn.

- *Tuyến Tp. Hồ Chí Minh - Cà Mau (qua kênh Xà No)*: tuyến xuất phát từ Tp. Hồ Chí Minh đi qua kênh Xà No đến Cà Mau, dài 393 km. Hiện tại, tuyến đã được nâng cấp đồng bộ đạt tiêu chuẩn cấp III, để cho tàu tự hành 500T và đoàn sà lan 250CV (3x300T).

- *Tuyến Tp. Hồ Chí Minh - Kiên Lương - Ba Hòn*: tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đi Kiên Lương - Ba Hòn, qua kênh Sa Đéc - Lấp Vò, dài 338 km. Hiện tại, tuyến đã được nâng cấp cải tạo đạt cấp III cho tàu tự hành 500T, đoàn sà lan 250CV (3x300T) đi lại thường xuyên.

- *Tuyến Tp. Hồ Chí Minh - Kiên Lương - Ba Hòn (qua kênh Tháp Mười số 1)*: tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đến Kiên Lương - Ba Hòn, qua kênh Tháp Mười số 1, tổng

chiều dài 297,8 km. Tuyến đã được nâng cấp cải tạo từ kênh Thủ Thừa đến sông Hậu.

- *Tuyến Tp. Hồ Chí Minh - Kiên Lương - Ba Hòn (qua kênh Tháp Mười số 2):* tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đến Kiên Lương - Ba Hòn, qua rạch Chanh, kênh Tháp Mười số 2, dài 282 km. Hiện tại, đoạn kênh Rạch Chanh và Nguyễn Văn Tiếp chiều rộng luồng nhỏ nhất có 18 m.

- *Tuyến Mộc Hóa - Hà Tiên:* đây là trục dọc biên giới với Campuchia, kết hợp vận tải giữa các tỉnh Kiên Giang, An Giang và Long An, dài 183,5 km.

- *Tuyến Cửa Tiểu - Biên giới Campuchia:* chiều dài 222 km, đoạn tuyến từ Cửa Tiểu đến cảng Mỹ Tho dài 45 km, đoạn còn lại từ thượng lưu cảng Mỹ Tho đến biên giới Campuchia có chiều rộng 200 m và độ sâu 5,5 m, sông cấp I.

- *Tuyến sông Hậu qua cửa Định An đến Tân Châu:* tổng chiều dài 230 km, đoạn tuyến từ cửa Định An đến Cần Thơ dài khoảng 85 km do đường Biển quản lý. Là tuyến chính cho tàu biển vào ĐBSCL đi đến các cảng trên sông Hậu và đến Campuchia.

- *Tuyến Rạch Giá đi Cà Mau - cửa sông Ông Đốc:* dài 158 km, là tuyến ngang ven biển Tây Nam, có vai trò liên kết hai trục dọc Sài Gòn - Cà Mau và Sài Gòn - Kiên Lương với nhau và nối vùng tứ giác Long Xuyên với Cà Mau.

- *Tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp:* dài 121,5 km qua Rạch Cái Côn (16,5 km) và kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp (105 km) là tuyến trung tâm của bán đảo Cà Mau, có vai trò quan trọng phát triển kinh tế - xã hội vùng sâu, vùng xa. Đây là tuyến giao thông nội vùng, tuyến đang cải tạo nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV.

Hệ thống cảng và bến sông: Toàn vùng hiện có 2.167 cảng sông và bến xếp dỡ do nhà nước quản lý. Trong đó, có 1.404 cảng, bến có công suất xếp dỡ nhỏ hơn 10.000 tấn/năm; khoảng 171 cảng và bến có thể xếp dỡ từ 10.000 tấn đến 100.000 tấn/năm; chỉ có 151 bến có thể xếp dỡ hơn 100.000 tấn/năm. Tuy nhiên, hệ thống cảng ở ĐBSCL chủ yếu là các cảng đường thủy nội địa nhỏ.

Về phương tiện vận tải của vùng còn ít và có trọng tải nhỏ. Số phương tiện có trọng tải trên 300 tấn trở lên chỉ chiếm 6,5% số đầu phương tiện; loại từ 100 tấn đến 300 tấn chiếm 15%; loại 50 tấn đến 100 tấn chiếm 25%, số còn lại dưới 50 tấn.

Nhìn chung, ĐBSCL có nhiều ưu thế để phát triển giao thông đường sông nhưng các tuyến đường sông hiện nay phần lớn chỉ tận dụng khai thác ở điều kiện tự nhiên sẵn có, chưa có sự đầu tư nâng cấp cải tạo nên hầu hết các tuyến đang trong tình trạng xuống cấp nghiêm trọng.

#### ❖ Đường biển

Phát triển cảng biển ở Đồng bằng sông Cửu Long nhằm đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua cảng, đảm bảo thực hiện tốt vai trò là động lực phát triển kinh tế - xã hội toàn vùng. Tạo tiền đề quan trọng để hình thành hệ thống giao thông vận tải đồng bộ liên hoàn, để tổ chức hiệu quả quá trình vận tải trong khu vực, nâng cao hiệu quả sử dụng đối với mạng giao thông nội vùng và liên vùng, giảm áp lực trên các trục giao thông liên kết ĐBSCL với Tp. Hồ Chí Minh, giảm thời gian, chi phí tiếp chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu khu vực ĐBSCL qua nhóm cảng biển số 5. ĐBSCL có đường bờ biển dài trên 700 km, dọc bờ biển có nhiều cửa sông nối ra biển, thuận lợi cho phát triển giao thông đường biển. Khu vực này có một số luồng vận tải biển quan trọng như:

- *Luồng vào các cảng trên sông Hậu:* Luồng chính qua kênh Quan Chánh Bó cho tàu 10.000 tấn đầy tải và 20.000 tấn. Luồng qua cửa Định An duy trì cho tàu 5.000 - 10.000 tấn lợi dụng triều cao ra vào. Luồng qua cửa Trần Đề duy trì cho phương tiện thủy nội địa, tàu thuyền nghề cá.

- *Luồng vào các cảng trên sông Tiền:* duy trì độ sâu luồng qua cửa Tiểu cho tàu 5.000 tấn ra vào thường xuyên có lợi dụng triều.

- *Luồng vào các cảng vùng bán đảo Cà Mau:* Tận dụng tối đa độ sâu tự nhiên và biên độ triều cao để đưa tàu 3.000 - 5.000 tấn qua cửa vào sông Gành Hào, Cửa Lớn; đồng thời từng bước nâng độ sâu luồng cửa sông phù hợp với mật độ tàu và lượng hàng qua cảng.

- *Luồng vào các cảng ven biển Tây:* Duy trì luồng vào bến chuyên dùng Bình Trị - Kiên Lương cho tàu 10.000 tấn và từng bước nâng cấp luồng vào khu bến Hòn Chông cho tàu 5.000 tấn.

Hệ thống cảng biển khu vực ĐBSCL thuộc nhóm cảng biển số 6, trong đó cụm Cảng Cần Thơ đóng vai trò đầu mối tập trung hàng hoá của khu vực. Một số cảng biển quan trọng:

- *Cảng Cần Thơ*: là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, đạt tiêu chuẩn loại I, cũng là cảng chính của toàn vùng ĐBSCL với nhiều khu bến trong đó khu bến Cái Cui đã hoàn thành có thể tiếp nhận tàu tới 20.000 tấn. Luồng vào cảng theo sông Hậu qua cửa Định An.

- *Cảng Mỹ Thới (An Giang)*: là cảng tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng, là cảng loại II. Khu bến chính ở Mỹ Thới (An Giang), bến Lấp Vò (Đồng Tháp) là bến vệ tinh, khả năng tiếp nhận tàu 5.000 tấn đầy tải và 10.000 tấn giảm tải.

- *Cảng Năm Căn (Cà Mau)*: là cảng tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng, là cảng loại II. Khu bến chính ở Năm Căn, bến vệ tinh ở sông Ông Đốc, khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 5.000 tấn.

- *Cảng Hòn Chông (Kiên Giang)*: là cảng tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng, khả năng tiếp nhận tàu 2.000 tấn.

Tuy nhiên, hệ thống giao thông đường biển ĐBSCL còn hạn chế, đó là tình trạng luồng vận tải không ổn định, thường xuyên bị bồi lắng, thiếu cảng nước sâu. Theo thống kê, gần 80% lượng hàng hóa xuất khẩu của ĐBSCL phải xuất qua hệ thống cảng biển ở TP. Hồ Chí Minh, làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa. Hệ thống cảng biển ở ĐBSCL có tới gần 20 bến cảng nhưng chỉ đáp ứng được khoảng 30% nhu cầu xuất khẩu hàng hóa của khu vực. Trong 10 tỷ USD kim ngạch xuất khẩu hàng hóa chủ lực năm 2012 của miền Tây Nam bộ như gạo, thủy hải sản, trái cây, chiếm đại đa số là doanh thu từ việc xuất khẩu qua hệ thống cảng biển ở TP. Hồ Chí Minh. Gần 20 bến cảng biển của ĐBSCL không phải không có khả năng xuất hàng mà nguyên nhân chính là không có tuyến luồng đủ để cho tàu lớn ra vào. Không thuận tiện cho việc lưu thông hàng hóa còn là một trong những cản ngại chính trong việc thu hút đầu tư vào ĐBSCL. Chính vì vậy, trong quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đang được làm mới, yêu cầu phải có một luồng tàu biển cho ĐBSCL là một trong những nhiệm vụ quan trọng.

#### ❖ Quy hoạch hệ thống luồng tuyến vận tải thủy

##### ➤ Tuyến sông Tiền qua cửa Tiểu và cửa Hàm Luông

Là tuyến chính cho tàu biển vào các cảng thuộc lưu vực sông Tiền và quá cảnh đến cảng PhNôngPênh của Campuchia. Gồm hai hướng tuyến:

- Hướng tuyến 1: từ Tân Châu – Hồng Ngự qua Đồng Tháp, Tiền Giang, Vĩnh

Long ra cửa Tiểu, cự ly từ biên giới Campuchia đến phao số “0” cửa Tiểu là 248,5km, trong đó riêng đoạn của Tiểu dài khoảng 25km. Toàn bộ tuyến nằm trên dòng chính sông Tiền.

- Hướng tuyến 2: từ Tân Châu – Hồng Ngự theo sông Tiền đến ngã 3 Chợ Lách (sông Tiền – sông Hàm Luông) sau đó theo sông Hàm Luông ra biển qua cửa Hàm Luông. Chiều dài toàn tuyến là 244,5km; trong đó đoạn trên sông Tiền dài 153km, trên sông Hàm Luông dài 72km, trên cửa Hàm Luông dài 19,5km.

- Cỡ tàu lớn nhất vận tải trên luồng: phân hạ lưu sông Tiền và sông Hàm Luông, tàu trọng tải đến 5.000 tấn chở đầy tải và tàu trọng tải đến 1 vạn tấn chở voi mớn. Phần thượng lưu, tàu trọng tải 5.000 tấn.

- Hướng cải tạo nâng cấp: nạo vét thường xuyên các đoạn cạn cục bộ trên luồng kết hợp với dịch chuyển phao dẫn luồng cho phù hợp với trực động lực của dòng chảy để tàu trọng tải đến 5.000 tấn chở đầy tải và tàu lớn hơn chở voi mớn lợi dụng thủy triều cao ra vào.

- Xây dựng, lắp đặt hệ thống báo hiệu dẫn luồng trên tuyến sông Hàm Luông và bổ sung trên tuyến sông Tiền.

➤ *Tuyến sông Hậu qua cửa Định An*

Là tuyến chính cho tàu biển ra vào ĐBSCL. Phạm vi hấp dẫn trực tiếp là các tỉnh thuộc tiểu vùng Tây sông Hậu và giữa sông Tiền với sông Hậu, là một trong hai tuyến chính cho tàu biển quá cảnh đến PhNôngPênh của Campuchia.

- Cỡ tàu vận hành trên luồng: Từ hạ lưu Cần Thơ ra biển, tàu trọng tải đến một vạn tấn chở đầy tải và tàu trọng tải đến 2 vạn tấn chở voi mớn. Từ Cần Thơ đến hạ lưu cầu Vàm Cống (sẽ xây dựng), tàu trọng tải đến 1 vạn tấn.

- Quy mô đầu tư cho các hạng mục chính gồm:

- + Nạo vét luồng tàu: 0,15 triệu m<sup>3</sup>.

- + Xây dựng khu tránh tàu trên luồng với vũng tránh tàu có chiều dài đáy 300m, chiều rộng đáy 50m.

- + Làm mới hệ thống báo hiệu và quản lý hàng hải trên tuyến.

➤ *Tuyến thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương, Hà Tiên*

Là tuyến nối đầu mối Tp. Hồ Chí Minh với phần Bắc của biển Tây qua Đồng Tháp Mười và Tứ giác Long Xuyên, đồng thời là tuyến tránh đoạn yết hầu kênh Chợ Gạo trên trục giao thông đường thủy giữa đầu mối Tp. Hồ Chí Minh với sông Tiền. Toàn tuyến có chiều dài 297,8 km đi qua các tỉnh, thành phố: Hồ Chí Minh, Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang. Gồm hai hướng tuyến:

- Hướng tuyến chính: từ cảng Sài Gòn qua kênh Tẻ, kênh Đôi, sông Chợ Đệm, Bến Lức, sông Vàm Cỏ Đông, kênh Thủ Thừa, sông Vàm Cỏ Tây, kênh Rạch Chanh, kênh Nguyễn Văn Tiếp A, kênh Nguyễn Tấn Thành, sông Tiền, nhánh Cù Lao Mây, sông Vàm Nao, sông Hậu, kênh Ba Thê – Hậu Giang, kênh Mạc Cần Dương, kênh Tám Ngàn, kênh Rạch Giá – Hà Tiên, ra biển Tây tại Ba Hòn.

- Hướng tuyến phụ: cơ bản trùng với tuyến chính, riêng đoạn nối từ sông Vàm Cỏ Tây đến sông Tiền đi theo tuyến phía Bắc của hướng tuyến chính qua các kênh Lagrange, kênh Đồng Tiến. Đoạn tuyến phụ này đồng thời làm chức năng tuyến tránh kênh Chợ Gạo của trục tuyến dọc trung tâm nối đầu mối Tp. Hồ Chí Minh với sông Tiền. Chiều dài đoạn tuyến phụ này tổng cộng là 120km.

- Cỡ loại phương tiện vận hành trên tuyến: Tàu tự hành vận tải đến 500 tấn, sà lan từ 200-300 tấn.

Hiện nay tuyến chính đã hoàn thành, vận hành khai thác với phương tiện trọng tải đến 200 tấn, đang từng bước được cải tạo nâng cấp. Song vì hạn chế về nguồn lực nên toàn bộ tuyến mới đạt tiêu chuẩn cấp III đường thủy nội địa hạn chế (đoạn từ cảng Sài Gòn đến sông Hậu) và cấp IV đường thủy nội địa (đoạn từ sông Hậu đến kênh Rạch Giá – Hà Tiên).

Giải pháp cải tạo nâng cấp tuyến chủ yếu là mở rộng, khơi sâu các đoạn cạn hẹp còn lại, nâng cao mở rộng tỉnh không thông thuyền đối với các cầu trên tuyến, bổ sung báo hiệu dẫn luồng và quản lí luồng để toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III đường thủy nội địa.

Đối với tuyến phụ, quy mô đầu tư các hạng mục gồm: nạo vét luồng tuyến (0,5 triệu m<sup>3</sup>), lắp đặt hệ thống báo hiệu, nhà trang thiết bị phương tiện quản lí luồng xây dựng.

➤ *Tuyến thành phố Hồ Chí Minh đi Ba Hòn (Kiên Giang)*



Toàn tuyến dài 320,8km, là trục dọc trung tâm nối đầu mối thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh phía Bắc của ĐBSCL: Long An, Tiền Giang, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang.

- Hướng tuyến từ cảng Sài Gòn qua rạch Ông Lớn, kênh Cây Khô, sông Cần Giuộc, kênh Nước Mặn, sông Vàm Cỏ, rạch Lá, kênh Chợ Gạo, rạch Kỳ Hôn, sông Tiền, rạch Sa Đéc, kênh Lấp Vò, sông Hậu, kênh Rạch Sỏi – Hậu Giang, kênh Tắc Rạch Giá, kênh Rạch Giá – Hà Tiên, kênh Ba Hòn ra biển Tây thuộc Kiên Giang.

- Cỡ loại phương tiện vận hành trên tuyến: tàu trọng tải đến 500 tấn, sà lan 300 tấn.

- Quy mô đầu tư cải tạo nâng cấp đồng bộ đạt tiêu chuẩn cấp II đường thủy nội địa.

Mặc dù mới hoàn thiện việc cải tạo nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp III đường thủy nội địa, song trên đoạn tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đến sông Tiền đã có những biểu hiện của sự quá tải. Nguy cơ tại nạn ách tắc GTVT tiềm ẩn một cách rõ rệt trên đoạn kênh yết hầu Chợ Gạo. Mật độ phương tiện qua luồng thường trên 1000 lượt/ngày đêm. Cùng với giải pháp phân luồng vận tải lên tuyến tránh phía Bắc, do đó cần nâng cấp đoạn tuyến từ sông Vàm Cỏ đến sông Tiền đạt tiêu chuẩn cấp II đường thủy nội địa. Trong đó trọng tâm là mở rộng khơi sâu kênh Chợ Gạo.

#### ➤ *Tuyến Mộc Hóa – Hà Tiên*

Là tuyến dọc biên giới Tây Nam, kết hợp nhiều mục tiêu: an ninh quốc phòng, phân dòng điều tiết lũ từ vùng đầu nguồn sông Tiền, sông Hậu, giao lưu hàng hóa tới các cụm dân cư vùng sâu, vùng xa sát biên giới. Tuyến dài 183,5km qua các tỉnh Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang.

- Hướng tuyến: từ Mộc Hóa (Long An) ngược sông Vàm Cỏ Tây, qua kênh Cái Bát, kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng ra sông Tiền, kênh Tân Châu, sông Hậu, kênh Vĩnh Tế đến đầm Đông Hồ (Hà Tiên).

- Cỡ loại phương tiện vận hành trên tuyến: tàu trọng tải đến 200 tấn, sà lan 300 tấn.

- Cải tạo nâng cấp tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV đường thủy nội địa.

#### 1.2.2.3. *Giao thông vận tải đường hàng không*

Vận tải hàng không của khu vực ĐBSCL là một ngành khá non trẻ, mới bắt đầu phát triển lại từ năm 1994. Tuy nhiên, những năm gần đây do được đầu tư đúng mức nên vận tải hàng không ở khu vực này phát triển nhanh chóng. Hiện nay, trong vùng đã

xây dựng được hệ thống cảng hàng không phục vụ tốt cho nhu cầu vận tải trong nước cũng như quốc tế. Vùng có các cảng hàng không chính sau đây:

- *Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ*: là cảng hàng không lớn nhất vùng ĐBSCL hiện nay, có vai trò trung tâm của khu vực, có diện tích 268 ha (trong đó có 58 ha chung với quân sự). Dự án cải tạo, nâng cấp sân bay Cần Thơ chính thức khánh thành nhà ga mới đầu năm 2011, phân lập hai khu quốc tế và nội địa, đạt cấp 4D theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo phục vụ các loại máy bay A320, A321 hoặc tương đương, đáp ứng được công suất 5 triệu hành khách/năm và 400.000-500.000 tấn hàng hóa/năm.

- *Cảng hàng không Cà Mau*: có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh cũng như đảm bảo quốc phòng an ninh, có diện tích 92 ha (trong đó có 13 ha chung với quân sự); là cảng hàng không đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay ATR72, F70 hoặc tương đương. Công suất cảng đạt 300.000 hành khách/năm và 1.000 tấn hàng hóa/năm. Công suất 6 triệu hành khách/năm và 300.000 tấn hàng hóa/năm.

- *Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc*: thuộc huyện đảo Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang, cảng hàng không Phú Quốc có vai trò quan trọng trong việc phát triển du lịch và trợ giúp bảo vệ an ninh quốc phòng; đạt cấp 4C theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay ATR72, F70 hoặc tương đương.

- *Cảng hàng không Rạch Giá*: có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh cũng như đảm bảo an ninh quốc phòng, đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay ATR72, F70 hoặc tương đương. Công suất cảng đạt 300.000 hành khách/năm và 2.000 tấn hàng hóa/năm.

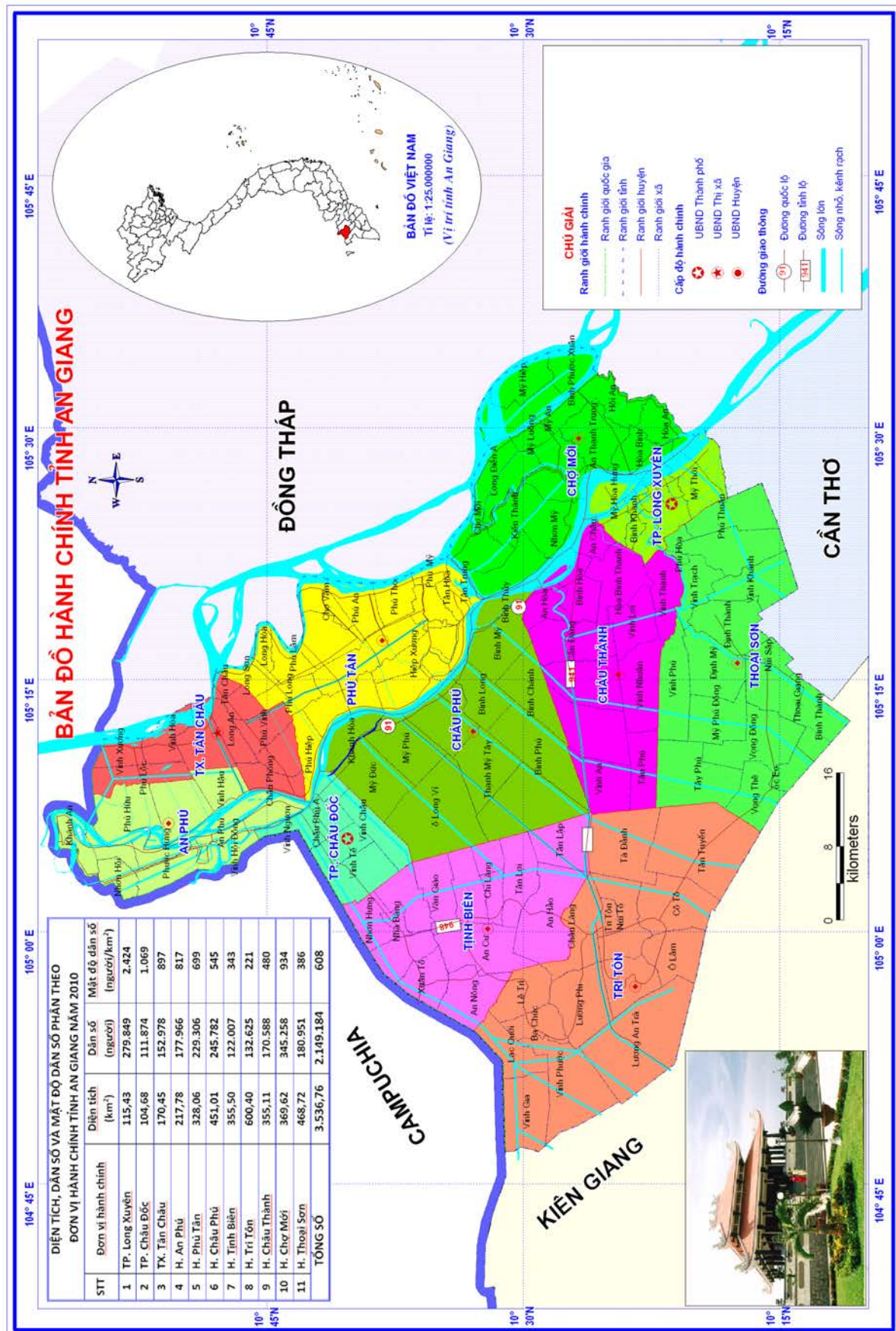
❖ Theo phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long, số: 11/2012/QĐ-TTg, nghiên cứu, xây dựng sân bay An Giang vào thời điểm thích hợp, đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay cấp III đối với hoạt động quân sự. Là sân bay nội địa, dùng cho mục đích bay taxi, bay hàng không chung, bay phục vụ công tác tìm kiếm cứu nạn, phát triển bay khai thác thường lệ khi có thị trường và là sân bay dùng chung trong lĩnh vực dân dụng và quân sự.

## **Tiểu kết chương 1**

Giao thông vận tải là một ngành dịch vụ, tham gia vào việc cung ứng vật tư kỹ thuật, nguyên liệu, năng lượng cho các cơ sở sản xuất và đưa sản phẩm đến thị trường tiêu thụ, giúp cho các quá trình sản xuất xã hội diễn ra liên tục và bình thường. Giao thông vận tải phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, giúp cho các hoạt động sinh hoạt được thuận tiện. Các mối liên hệ kinh tế, xã hội giữa các địa phương được thực hiện nhờ mạng lưới giao thông vận tải. Vì thế, những nơi nằm gần các tuyến vận tải lớn hoặc các đầu mối giao thông vận tải cũng là những nơi tập trung các ngành sản xuất, dịch vụ và dân cư. Nhờ hoàn thiện kỹ thuật, mở rộng cự li vận tải, tăng tốc độ vận chuyển mà các vùng xa xôi về mặt địa lí cũng trở nên gần. Những tiến bộ của ngành vận tải đã có tác động to lớn làm thay đổi sự phân bố sản xuất và phân bố dân cư trên thế giới.

Mặt khác, sự phát triển và phân bố của ngành GTVT chịu ảnh hưởng bởi nhiều nhân tố, bao gồm vị trí địa lí, các nhân tố tự nhiên, nhân tố kinh tế - xã hội và giữa chúng luôn có mối quan hệ qua lại lẫn nhau. Trong đó, nhân tố kinh tế - xã hội giữ vai trò quyết định. Vì vậy, mỗi địa phương, mỗi quốc gia có sự phát triển GTVT khác nhau tùy theo điều kiện của mình để có thể đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Để đánh giá sự phát triển của ngành GTVT, người ta dựa vào một số tiêu chí như: mạng lưới đường, mật độ đường, chất lượng đường, doanh thu vận tải và bốc xếp, năng lực vận tải,...

Việt Nam là một quốc gia có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển hệ thống GTVT với đầy đủ các loại hình vận tải. Việc tổ chức phân bố và phát triển hợp lí ngành GTVT là một trong những động lực thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế - xã hội đất nước. Đối với vùng ĐBSCL cũng vậy, GTVT đóng vai trò rất lớn trong sự phát triển kinh tế - xã hội của vùng. Tuy nhiên, GTVT của vùng ĐBSCL hiện nay vẫn còn nhiều hạn chế. An Giang là tỉnh nằm trong vùng ĐBSCL nên việc phát triển GTVT của tỉnh sẽ tạo động lực lớn cho sự phát triển kinh tế - xã hội của cả vùng ĐBSCL. Do đó, việc nghiên cứu cơ sở lý luận, thực tiễn về GTVT sẽ giúp cho việc nghiên cứu của luận văn đi đúng hướng.



## **Chương 2. HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN GTVT Ở TỈNH AN GIANG**

### **2.1. Các nhân tố ảnh hưởng đến GTVT ở tỉnh An Giang**

#### **2.1.1. Vị trí địa lí và phạm vi lãnh thổ**

Vị trí địa lí và hình dạng lãnh thổ có ảnh hưởng khá sâu sắc đến sự hình thành, phát triển và phân bố mạng lưới GTVT. An Giang là tỉnh nằm trong vùng ĐBSCL, có diện tích tự nhiên là 3.536,66 km<sup>2</sup>, chiếm 1,05 % diện tích cả nước và đứng hàng thứ 39 cả nước. (Theo Niên giám Thống kê 2012). Với vị trí địa lí như sau:

- Điểm cực Bắc: 10°57' vĩ độ Bắc, thuộc xã Khánh An, huyện An Phú.
- Điểm cực Nam: 10°12' vĩ độ Bắc, thuộc xã Thoại Giang, huyện Thoại Sơn.
- Điểm cực Tây: 104°46' kinh độ Đông, thuộc xã Vĩnh Gia, huyện Tri Tôn.
- Điểm cực Đông: 105°35' kinh độ Đông, thuộc xã Bình Phước Xuân, huyện Chợ Mới.

Tỉnh An Giang nằm sát biên giới Tây Nam giữa Việt Nam và Campuchia, có khoảng 96 km đường biên giới với Campuchia về phía Bắc và Tây Bắc. Phía Đông Bắc giáp tỉnh Đồng Tháp (107,6 km), phía Đông Nam giáp thành phố Cần Thơ (44,7 km) và phía Tây Nam giáp tỉnh Kiên Giang (70 km).

Chiều dài theo hướng Bắc – Nam là 86 km và theo hướng Đông – Tây là 87,2km.

Quốc lộ 91 đi thẳng về thành phố Cần Thơ, một trung tâm kinh tế của ĐBSCL; quốc lộ 91 nối tỉnh lộ 955A đi về thị xã Hà Tiên (tỉnh Kiên Giang) tạo điều kiện phát triển giao thương nội vùng.

An Giang là nơi sông Mê Công đổ vào Việt Nam qua hai nhánh: sông Tiền và sông Hậu, cùng với mạng lưới kênh rạch cho phép phát triển các tuyến giao thương quốc tế, mở rộng quan hệ hợp tác với các nước trong tiểu vùng sông Mê Công như: Campuchia, Lào, Thái Lan.

An Giang có vị trí quan trọng về kinh tế, quốc phòng thuận lợi cho phát triển và hội nhập nền kinh tế trong và ngoài nước như vậy sẽ tạo động lực cho sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh theo hướng các trục giao thông đường bộ, đường thủy đã được quy hoạch.

### 2.1.2. Nhóm các nhân tố tự nhiên

Các nhân tố tự nhiên có vai trò rất quan trọng trọng trong việc quy định sự phân bố và lựa chọn các loại hình GTVT.

#### 2.1.2.1. Địa hình

Là nhân tố tự nhiên đầu tiên có tác động rõ rệt nhất đến đến sự phân bố cũng như lựa chọn các loại hình vận tải.

An Giang là tỉnh có địa hình tương đối thấp và khá bằng phẳng, với hai dạng địa hình chính là đồng bằng và đồi núi thấp.

❖ **Đồng bằng:** chiếm khoảng 87% diện tích tự nhiên của tỉnh. Độ nghiêng nhỏ theo hai hướng chính, hướng từ biên giới Việt Nam và Campuchia đến lộ Cái Sắn, và hướng từ bờ sông Tiền đến giáp ranh tỉnh Kiên Giang. Độ dốc của hai hướng này chỉ từ 0,5cm/km đến 1cm/km.

Độ cao khá thấp và tương đối bằng phẳng. Cấp có độ cao 1,5m khá phổ biến nhất.

Đồng bằng hiện còn bị chia cắt bởi hệ thống kênh đào, các tuyến giao thông đường bộ, hệ thống đê bao và các khu dân cư tập trung. Ở An Giang, có thể chia làm hai loại đồng bằng:

- *Đồng bằng phù sa:* gồm 2 khu vực

+ Khu vực I: Nằm giữa sông Tiền và sông Hậu, thuộc thị xã Tân Châu và các huyện An Phú, Phú Tân, Chợ Mới có dạng cù lao và lòng chảo; cao ở hai gờ bờ sông và thấp dần ở giữa. Đất chủ yếu là cát pha đến thịt nhẹ.

+ Khu vực II: Nằm hữu ngạn sông Hậu, thuộc Châu Phú, Châu Thành, Thoại Sơn, thành phố Châu Đốc, thành phố Long Xuyên, có một phần nằm trong vùng Tứ giác Long Xuyên. Địa hình hơi nghiêng, cao từ bờ sông Hậu, thấp dần về nội đồng về phía Kiên Giang. Đất chuyển từ thịt nhẹ đến đất sét.

- *Đồng bằng ven núi:* thuộc Tri Tôn, Tịnh Biên, độ cao trung bình từ 5-10m, hẹp độ dốc nhỏ.

❖ **Đồi núi thấp:** chiếm 13% diện tích tự nhiên, là nét nổi bật của An Giang so với các tỉnh còn lại của ĐBSCL, chủ yếu phân bố ở Tri Tôn và Tịnh Biên.

Dạng núi cao và dốc có nguồn gốc macma là chính, phần lớn là đá cứng. Dạng núi thấp và thoải có nguồn gốc trầm tích và phun trào.

Đất đai ở đây chủ yếu là đất xám, nghèo dinh dưỡng, thoát nước mạnh, dễ bị khô hạn và xói mòn.

❖ Ngoài hai dạng địa hình trên, An Giang còn tập trung nhiều *cù lao sông*. Đây là phần đất ngang được nhô ra do dòng sông dịch chuyển theo hướng dòng chảy đi nơi khác. Ở giữa cao và thấp dần sang hai bên bờ sông như cù lao Mỹ Hòa Hưng (Long Xuyên), cù lao Bình Thủy (Châu Phú), cù lao Giêng (Chợ Mới)...

Như vậy, về cơ bản địa hình tỉnh An Giang khá thuận tiện cho phát triển GTVT, đảm bảo mối liên hệ kỹ thuật cho các hoạt động giao thông được thông suốt.

#### 2.1.2.2. Khí hậu

An Giang nằm ở vĩ độ thấp, có khí hậu nhiệt đới gió mùa thể hiện tính chất cận xích đạo. Nhiệt độ trung bình cao và ổn định ở  $27^{\circ}\text{C}$ , nhiệt độ trung bình tháng cao nhất là  $29,5^{\circ}\text{C}$  (tháng 4) và nhiệt độ trung bình tháng thấp nhất là  $24^{\circ}\text{C}$  (tháng 12). Biên độ nhiệt giữa các tháng trong năm thấp, khoảng  $5^{\circ}\text{C}$ . Lượng bức xạ tương đối lớn, với tổng nhiệt độ trung bình năm là  $10.000^{\circ}\text{C}$ .

Độ ẩm trong năm cao trên 80%. Tổng lượng mưa trung bình hàng năm đạt 1200-1300mm. Mưa từ tháng 5 đến tháng 10, chiếm 90% lượng mưa cả năm. Lượng mưa lớn lại trùng vào mùa nước lũ sông Mê Công gây ngập lụt, ảnh hưởng nhiều đến hoạt động sản xuất và đời sống người dân, đặc biệt là hoạt động GTVT. Mùa khô từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau, ít mưa, chỉ chiếm 10% tổng lượng mưa cả năm.

Vậy khí hậu An Giang có hai mùa rõ rệt. Tuy nhiên An Giang là tỉnh nằm trong nội địa nên ít chịu ảnh hưởng của gió bão. Nhìn chung, chế độ khí hậu tương đối ôn hòa, nắng nhiều, mưa trung bình, thời tiết ít thất thường. Đây là thuận lợi cơ bản cho trồng trọt, chăn nuôi, thủy sản và nhất là ngành trồng lúa và các ngành kinh tế khác như du lịch, GTVT... Tuy nhiên, để giảm thiểu mức độ tác động tiêu cực của khí hậu đến hoạt động GTVT thì cần có sự đầu tư một cách đúng mức và có giải pháp đối phó phù hợp nhất là trong mùa mưa lũ.

#### 2.1.2.3. Thủy văn

An Giang là một trong hai tỉnh đầu nguồn sông Cửu Long, có các sông lớn chảy qua, nhiều rạch tự nhiên và kênh đào tạo thành một mạng lưới giao thông, thủy lợi khá chằng chịt với mật độ sông ngòi thuộc loại cao trong các tỉnh ĐBSCL ( $0,72 \text{ km/km}^2$ ).

Chế độ thủy văn ở An Giang chịu ảnh hưởng bởi khí hậu theo mùa, lưu lượng dòng chảy của các con sông phân phối không đều giữa mùa lũ và mùa kiệt. Trong khi mùa lũ chiếm tới 80- 90% lượng dòng chảy năm thì mùa cạn chỉ có 10-20%. Mùa khô, mực nước sông xuống thấp, gây ra tình trạng thiếu nước nội đồng và nhiễm mặn ở các vùng ven cửa sông. Mùa khô năm 1998, nước mặn từ biển Tây đã theo kênh Vĩnh Tế xâm nhập vào An Giang gần 7 km với độ mặn trên 7‰.

Ở An Giang cũng thường có các nhiễu động nhiệt đới hoạt động gây mưa to và dài ngày vào đầu mùa mưa làm xuất hiện lũ đầu mùa. Sau khi đạt tới đỉnh lũ, mực nước sông Tiền và sông Hậu xuống chậm trong khoảng 10-15 ngày.

- Sông Tiền chảy theo hướng Tây Bắc- Đông Nam, đoạn qua An Giang dài 82 km qua Tân Châu, Phú Tân, Chợ Mới. Sông Tiền là trục giao thông thủy quan trọng nhất, là nguồn cung cấp phù sa lớn nhất cho địa bàn tỉnh.

- Sông Hậu đoạn qua địa bàn tỉnh An Giang dài 100 km qua thị xã Châu Đốc, An Phú, Châu Phú, Châu Thành, Long Xuyên. Đây là tuyến giao thông thủy quan trọng nối liền trung tâm tỉnh với các huyện, thị khác, đồng thời là nguồn cung cấp phù sa chủ yếu cho vùng Tứ giác Long Xuyên.

Lưu lượng nước trung bình năm của sông Tiền và sông Hậu rất dồi dào (14.000 m<sup>3</sup>/s), nhưng phân bố không đều trong năm. Mùa cạn là 5.000 m<sup>3</sup>/s (từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau), kiệt nhất là vào tháng 3 và 4. Hệ thống sông rạch chịu ảnh hưởng của thủy triều. Mùa lũ là 24.000 m<sup>3</sup>/s (từ tháng 5 đến tháng 10), cao nhất vào tháng 8, 9. Thời gian lũ lên và xuống thường kéo dài 5-6 tháng trong năm. Nước lũ hàng năm ngập từ 1-2,5 m, đặc biệt có khu vực ngập tới hơn 3,5 m.

Ngoài hai con sông lớn là sông Hậu và sông Tiền, còn có các sông nhỏ và hệ thống kênh, rạch chằng chịt.

- Sông Vàm Nao chảy ven thị trấn Phú Mỹ, xã Tân Trung (huyện Phú Tân), xã Kiến An, Mỹ Hội Đông (huyện Chợ Mới) theo hướng Đông Bắc- Tây Nam. Sông có chiều dài 7 km, nối liền sông Tiền với sông Hậu, có tác dụng làm cân bằng dòng chảy của sông Tiền và sông Hậu.

- Sông Bình Di và sông Châu Đốc, hai sông này có độ rộng bình quân khoảng 150 m, độ sâu trung bình 7m và có chỗ sâu tới 25 m như tại khu vực xã Khánh Bình và



thành phố Châu Đốc.

- Rạch Long Xuyên, dài 28 km, bắt đầu từ sông Hậu tại thành phố Long Xuyên, chảy theo hướng Đông Bắc- Tây Nam, nối với kênh Thoại Hà tại xã Vĩnh Trạch (huyện Thoại Sơn), sông Kiên và đổ ra cửa Rạch Giá (tỉnh Kiên Giang). Đây là tuyến giao thông thủy quan trọng và là một trong những trục tưới tiêu chính của An Giang nói riêng và cả vùng Tứ giác Long Xuyên nói chung.

- Rạch Ông Chưởng dài 20 km, lấy nước sông Tiền ngay tại đầu thị trấn Chợ Mới, chảy theo hướng Đông Bắc- Tây Nam, chia huyện Chợ Mới thành hai khu vực Đông và Tây, cuối cùng đổ vào sông Hậu ở cù lao Mỹ Hòa Hưng. Đây là tuyến giao thông thủy hoạt động quanh năm và là trục tưới tiêu chính của huyện Chợ Mới.

- Kênh Thoại Hà, nối rạch Long Xuyên tại Vĩnh Trạch kéo dài theo hướng Tây Nam, đổ ra biển Tây tại cửa Rạch Giá.

- Kênh Vĩnh Tế, bắt nguồn từ tả ngạn sông Châu Đốc tới sông Giang Thành ở thị xã Hà Tiên (Kiên Giang).

- Kênh Vĩnh An, là trục giao thông thủy nối liền giữa hai trung tâm thương mại Tân Châu và Châu Đốc.

Các hệ thống kênh, rạch này có chế độ thủy văn điều hòa, lưu lượng dòng chảy thay đổi theo mùa nhưng không lớn, ít chịu chi phối của thủy triều. Với đặc điểm này, hệ thống kênh, rạch của An Giang rất thuận lợi cho sinh hoạt của người dân, phục vụ cho sản xuất nông nghiệp, công nghiệp, sinh hoạt của dân cư và đặc biệt nó có ý nghĩa rất lớn đối với phát triển GTVT đường thủy của tỉnh và khu vực. Đây là thuận lợi lớn mà ít tỉnh nào có được. Chính vì vậy, An Giang đã trở thành đầu mối giao thông đường thủy quan trọng nối liền các tỉnh trong vùng và giao lưu thông quốc tế. Sông Tiền và sông Hậu vừa là tuyến đường thủy khu vực, vừa là đường giao thông quốc tế với Campuchia, Lào và Thái Lan.

Với các hệ thống sông, rạch lớn, nhỏ nằm sâu trong nội địa và thông suốt với các tỉnh ĐBSCL đã tạo cho An Giang có thế mạnh trong việc vận chuyển hàng hóa và hành khách trong tỉnh và các nơi trong vùng bằng đường thủy. Lợi thế này đã tạo cho An Giang có một vị trí quan trọng trong chiến lược phát triển vùng ĐBSCL và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Tuy nhiên, mạng lưới sông ngòi dày đặc cũng gây không

ít khó khăn cho việc xây dựng và hoạt động của các loại hình giao thông khác do phải tốn chi phí rất lớn cho việc xây dựng hệ thống cầu đường.

Tóm lại, sông ngòi của tỉnh An Giang đã mang lại một lợi thế lớn cho tỉnh để phát triển GTVT đường thủy với cường độ lưu thông lớn, góp phần vào sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

#### 2.1.2.4. Khoáng sản

An Giang rất phong phú về tài nguyên khoáng sản, song trữ lượng không nhiều, đáng kể là các loại khoáng sản với trữ lượng ước tính như sau:

- *Vật liệu xây dựng:*

+ Đá granit trữ lượng khoảng 11 triệu m<sup>3</sup>, phân bố ở Tri Tôn, Tịnh Biên, Thoại Sơn. Chủ yếu được sử dụng làm đá trải đường, đá xây, đồ bê tông, đá ốp lát...

+ Đất sét gạch ngói với trữ lượng 40 triệu m<sup>3</sup>, thích hợp cho sản xuất gạch ngói, cung cấp cho thị trường trong và ngoài tỉnh, tập trung nhiều ở Châu Phú, Châu Thành, Chợ Mới.

+ Cát xây dựng: Cát vàng phục vụ cho xây dựng ở Tân Châu. Tổng lượng khai thác hàng năm gần 2 triệu m<sup>3</sup>, trên sông Tiền và sông Hậu.

- *Than bùn:* Trữ lượng tiềm năng khoảng 16,4 triệu tấn, phân bố ở Tịnh Biên, Tri Tôn, đáp ứng yêu cầu sản xuất phân hữu cơ vi sinh, axit humic.

- *Cao lanh:* Trữ lượng khoảng 2,5 triệu tấn, tập trung ở Tri Tôn. Đây là nguồn vật liệu làm sứ cách điện cao cấp.

- *Quặng molip đen (Molybdenite):* 11 triệu m<sup>3</sup> đã được người Nhật khai thác cách đây 40 năm ở núi Sam, ngoài ra còn có ở núi Trà Sư, núi Kết.

- *Điatômit (Diatomite):* Trữ lượng từ 800.000 – 1.000.000 tấn, được phát hiện ở xã Lê Trì huyện Tri Tôn. Điatômit có thể sử dụng rộng rãi trong công nghiệp như lọc hoạt tính, đặc biệt là lọc bia, rượu, dầu ăn.

- *Nước khoáng thiên nhiên:* Dọc theo trục đứt gãy phân núi Phú Cường và núi Dài, núi Cẩm và núi Dài hình thành nơi thung lũng Ô Tà Sóc (Tri Tôn) có 6 điểm lộ nước khoáng: núi Cật, An Cư nằm về phía Bắc núi Phú Cường, Soài Chết, Suối Vàng, Sà Lôn và Tà Pạ. Tại các điểm này, nước có tổng độ khoáng hóa từ 500mg/l đến 2.750mg/l.

Các loại khoáng sản của tỉnh nhìn chung không nhiều so với cả nước nhưng đa dạng và phong phú hơn các tỉnh trong vùng ĐBSCL, có thể khai thác một số ngành công nghiệp vật liệu xây dựng. Để phục vụ cho các tài nguyên khoáng sản trên ở địa bàn tỉnh thì việc mở các tuyến giao thông nối liền với nơi khai thác là nhiệm vụ quan trọng và là công việc đầu tiên trong quá trình khai thác tài nguyên khoáng sản.

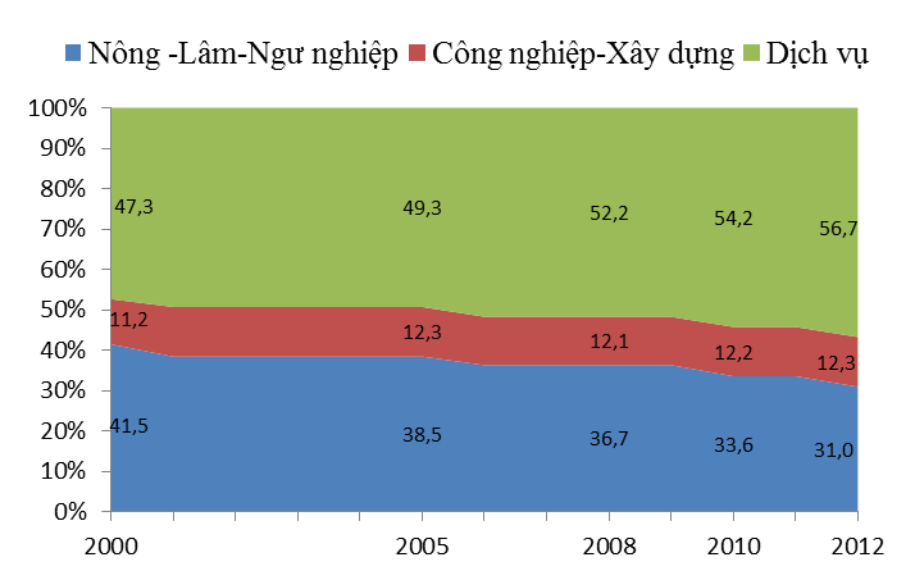
### 2.1.3. Nhóm nhân tố kinh tế - xã hội

#### 2.1.3.1. Sự phát triển của nền kinh tế

Sự phát triển các ngành kinh tế có ý nghĩa quyết định đối với sự phát triển, phân bổ cũng như hoạt động của ngành GTVT.

Thực hiện đường lối đổi mới, xây dựng nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần theo cơ chế thị trường dưới sự quản lý của nhà nước, kinh tế An Giang ngày càng phát triển, cơ sở hạ tầng được đầu tư, đời sống người dân được cải thiện.

Tổng sản phẩm quốc dân (GDP) theo giá thực tế trên địa bàn tỉnh tăng liên tục, từ 18.647,8 tỉ đồng năm 2005 tăng lên 46.548,4 tỉ đồng năm 2010 và đạt 65.511,5 tỉ đồng năm 2012, đứng thứ ba ở ĐBSCL. Thu nhập bình quân đầu người cũng tăng, năm 2002 là 4,9 triệu đồng, năm 2008 là 8,3 triệu đồng, năm 2010 lên 15,8 triệu đồng và năm 2012 đạt 22,5 triệu đồng.



**Biểu đồ 2.1. Cơ cấu GDP phân theo ngành kinh tế tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012**

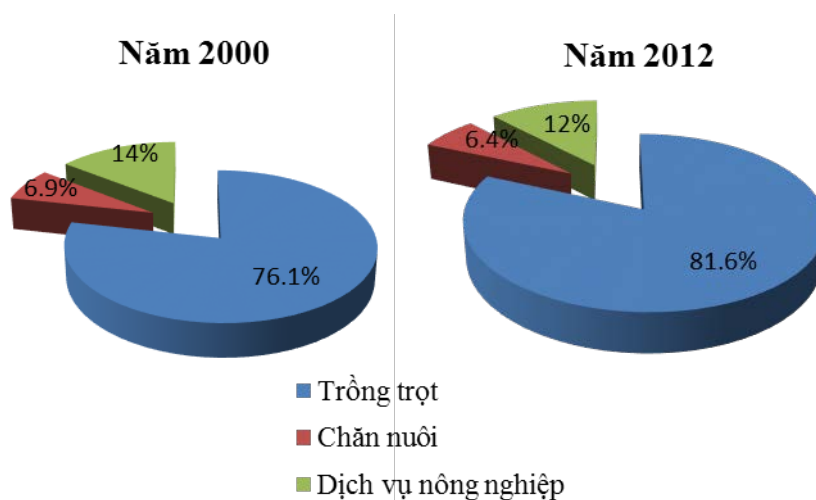
Kinh tế đang có xu hướng chuyển dịch theo hướng công nghiệp hóa - hiện đại hóa.

Trước đây khu vực I chiếm tỉ trọng cao, hiện nay đã giảm rõ rệt. Cụ thể, năm

2000 chiếm 41,5% đến năm 2005 còn 38,5% và xuống còn 31,0% năm 2012. Trong khi đó, tỉ trọng trong khu vực II và III tăng lên. Cụ thể năm 2000 khu vực II chiếm 11,2% và khu vực III chiếm 47,3%, đến năm 2005 lần lượt là 12,3% và 49,3%, năm 2012 lần lượt là 12,3% và 56,7%. Tuy nhiên xu hướng chuyển dịch cơ cấu ngành diễn ra còn chậm, nhất là trong công nghiệp.

- *Nông nghiệp* là ngành kinh tế quan trọng của tỉnh An Giang, góp phần đảm bảo an ninh lương thực quốc gia và phục vụ xuất khẩu. Trồng trọt là ngành giữ vai trò chủ đạo trong nông nghiệp, chiếm 86,1% (năm 2012) giá trị sản xuất nông nghiệp của tỉnh. Trong đó ưu thế thuộc nhóm cây lương thực, chiếm 77,9% giá trị sản xuất trồng trọt.

Năng suất lúa không ngừng tăng lên, 5,2 tấn/ha năm 1995 lên 6,4 tấn/ha năm 2012, cao hơn mức trung bình cả nước. Năng suất lúa vụ đông xuân là cao nhất, 7,5 tấn/ha. Các huyện có năng suất cao tập trung ở An Phú, Phú Tân, Thoại Sơn. Cây công nghiệp và chăn nuôi còn chiếm tỉ trọng thấp trong cơ cấu giá trị sản xuất nông nghiệp, cây công nghiệp chiếm 3,5%, chăn nuôi chiếm 6,9%.



**Biểu đồ 2.2. Cơ cấu giá trị sản xuất nông nghiệp tỉnh An Giang thời kì 2000 - 2012**

- *Công nghiệp*: giá trị sản xuất công nghiệp thời gian qua tăng nhanh, từ 3.812 tỉ đồng năm 2000 lên 18.466 tỉ đồng năm 2008, và 30.868 tỉ đồng năm 2010, và đạt 34.813,6 tỉ đồng năm 2012. Với chính sách đầu tư của tỉnh, tốc độ tăng trưởng của sản xuất công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp khá cao, bình quân hàng năm đạt 11,42%. Tuy nhiên tỉ trọng công nghiệp trong cơ cấu GDP của tỉnh vẫn còn nhỏ và chuyển dịch chậm, năm 2012 chỉ chiếm 12,3% GDP. Giá trị sản xuất công nghiệp theo thành phần

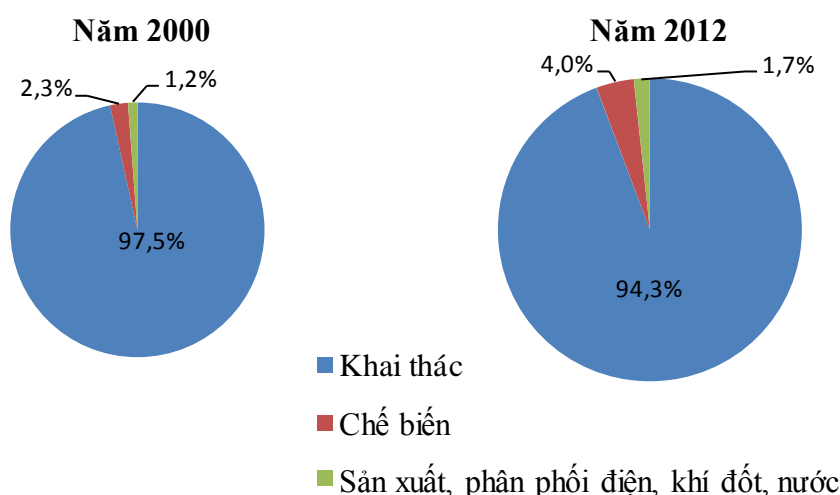
kinh tế ngoài Nhà nước chiếm tỉ trọng chủ yếu trong tổng thể giá trị sản xuất công nghiệp của tỉnh, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài còn chiếm tỉ trọng chưa đáng kể.

**Bảng 2.1. Cơ cấu giá trị sản xuất công nghiệp phân theo thành phần kinh tế tỉnh An Giang giai đoạn 2000 – 2012. (Đơn vị:%)**

Thành phần kinh tế	2000	2005	2010	2012
Nhà nước	31,6	17,3	12,6	11,4
Ngoài Nhà nước	65,9	82,2	86,4	87,9
Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	2,5	0,5	1,0	0,7

*Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

Công nghiệp chế biến giữ vai trò quan trọng của công nghiệp An Giang, đứng đầu về giá trị sản xuất, số lao động và cơ sở sản xuất. Giá trị sản xuất của ngành chiếm 94,3% giá trị sản xuất công nghiệp toàn tỉnh. Ngành công nghiệp khai thác và sản xuất vật liệu xây dựng chiếm 4,8%. Ngoài ra còn có ngành công nghiệp cơ khí đang được đầu tư phát triển, nhất là trong lĩnh vực của ngành máy nông nghiệp, sản xuất phụ tùng thay thế... Tuy nhiên việc đầu tư công nghệ còn ở mức trung bình, chưa có dây chuyền hiện đại và công nghệ cao, do đó chưa tạo ra được sản phẩm có sức cạnh tranh cao, có thể xuất khẩu.



**Biểu đồ 2.3. Cơ cấu giá trị sản xuất công nghiệp tỉnh An Giang phân theo ngành thời kỳ 2000 - 2012**

- *Dịch vụ*: là ngành chiếm tỉ trọng lớn trong cơ cấu GDP của tỉnh. Trong những năm qua, ngành này ngày càng có vai trò quan trọng trong nền kinh tế An Giang. Tỉ

trọng tổng sản phẩm của ngành đã tăng đều qua các năm, từ 47,3% năm 2000 lên 49,3% năm 2005, 54,2% GDP năm 2010 và đạt tới và đạt tới 56,7% năm 2012.

Trong cơ cấu thành phần kinh tế của tỉnh thì khu vực kinh tế trong nước chiếm tuyệt đại đa số, đóng góp vào GDP của tỉnh đạt trên 99%, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài chiếm tỉ lệ không đáng kể mặc dù gần đây có tăng. Khu vực kinh tế cá thể chiếm tỉ trọng cao, 73,13% ( năm 2011), tỉ trọng đóng góp của khu vực nhà nước trong GDP, đạt 13,8%. Với quyết tâm đổi mới và có nhiều chính sách ưu đãi, tỉnh đã mời gọi các nhà đầu tư trong và ngoài nhà nước đầu tư vào các ngành công nghiệp và dịch vụ, đồng thời khuyến khích phát triển các thành phần kinh tế khác.

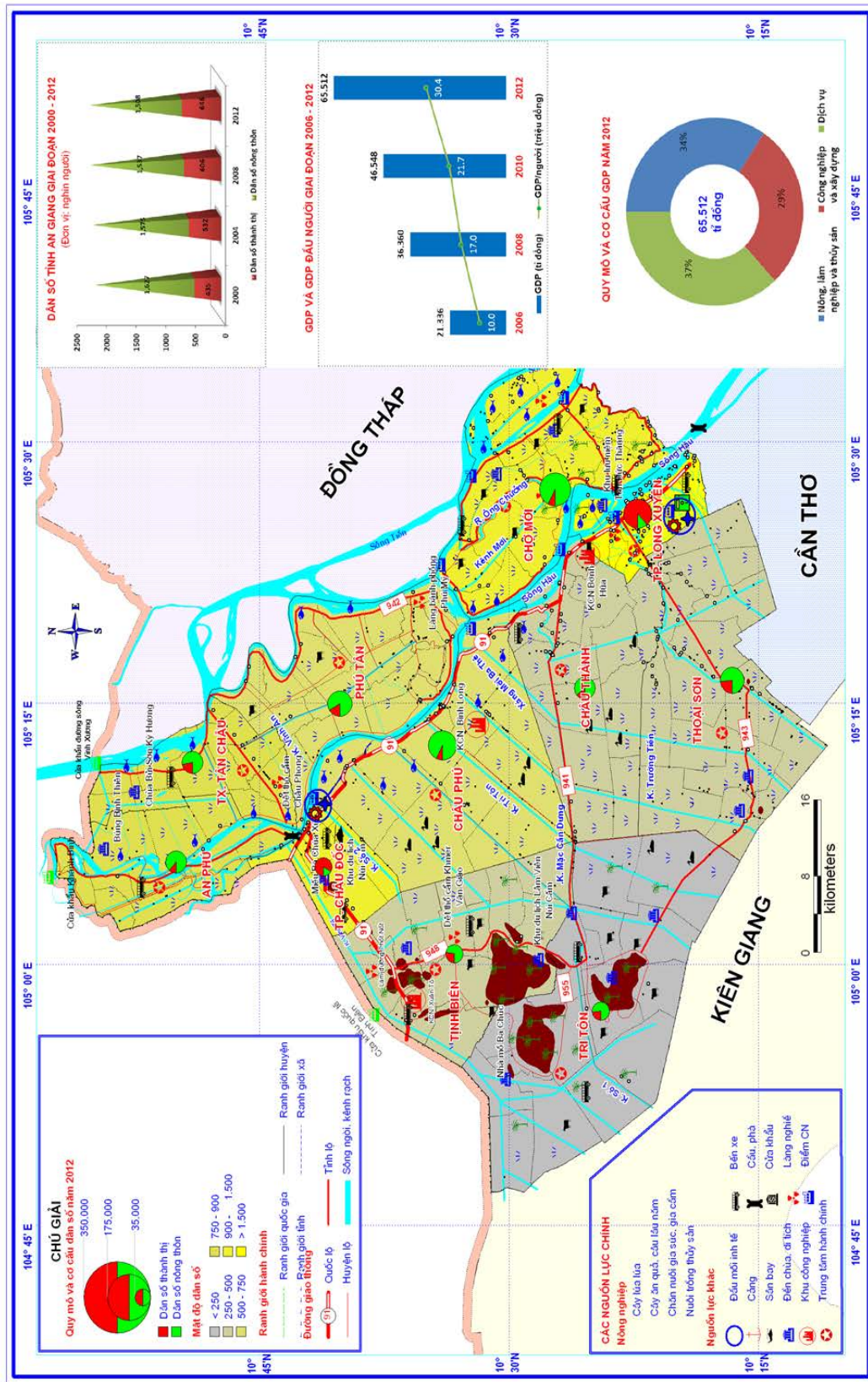
Tóm lại, sự phát triển kinh tế An Giang có những chuyển biến tích cực cả chiều rộng lẫn chiều sâu, quy mô GDP không ngừng tăng, tốc độ tăng trưởng kinh tế cao hơn mức tăng trung bình của cả nước, cơ cấu GDP có sự chuyển dịch theo hướng tích cực, GDP bình quân đầu người tăng đáng kể, đời sống của người dân không ngừng được nâng cao. Chính sự phát triển mạnh mẽ của các ngành kinh tế là động lực để phát triển GTVT tỉnh An Giang. Các ngành kinh tế được xem như là bạn hàng của ngành GTVT, trong đó công nghiệp và dịch vụ là hai bạn hàng lớn. Vì vậy, một khi các ngành kinh tế phát triển sẽ tạo ra yêu cầu mới đối với sự phát triển của mạng lưới giao thông cả về số lượng lẫn chất lượng và năng lực vận tải. Để đáp ứng được nhu cầu phát triển của các ngành kinh tế đòi hỏi ngành GTVT của tỉnh phải được đầu tư phát triển tương xứng.

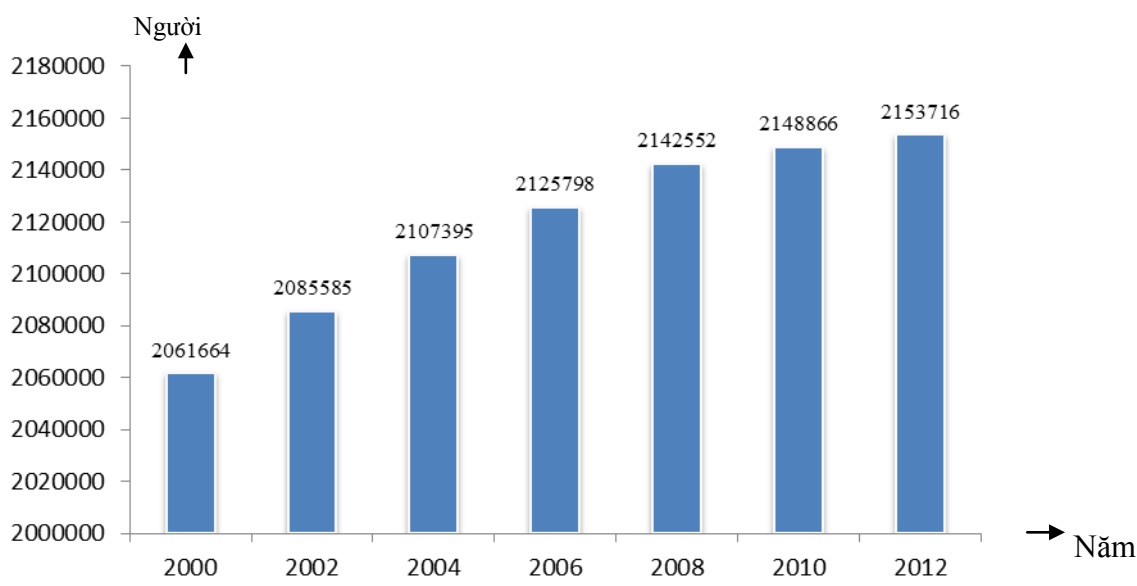
#### *2.1.3.2. Sự phân bố dân cư và các đô thị*

Sự phân bố dân cư và đô thị có ảnh hưởng quan trọng đến vận tải hành khách, nhất là vận tải bằng đường ô tô. Nếu dân cư tập trung đông cùng với sự phát triển mạnh của nền kinh tế thì nhu cầu đi lại, giao lưu giữa các địa phương càng cao. Với nền kinh tế phát triển năng động như hiện nay thì việc vận chuyển đòi hỏi phải nhanh và an toàn. Vì vậy, dân cư vừa là động lực vừa là nhân tố kích thích cho sự phát triển GTVT (cả về quy mô, mật độ, chất lượng đường,...) để có thể đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng cao của con người.



# BẢN ĐỒ NGUỒN LỰC CHỦ YẾU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH AN GIANG





**Biểu đồ 2.4. Quy mô dân số tỉnh An Giang giai đoạn 2000- 2012**

An Giang là tỉnh đông dân, năm 2012 có 2.153.716 người, đứng thứ 6 trong cả nước và đứng đầu ĐBSCL. Dân số An Giang tăng lên liên tục từ 2.061.664 người năm 2000 lên 2.125.798 người năm 2006, 2.148.688 người năm 2010 và 2.153.716 người năm 2012. Trong những năm trở lại đây, tỉ suất gia tăng tự nhiên liên tục giảm, từ 1,76% năm 2000 xuống còn 1,36% năm 2005, 1,10% năm 2010 và chỉ còn 0,95% năm 2012.

An Giang có mật độ dân số trung bình 609 người/km<sup>2</sup> (năm 2012), cao gấp 2,3 lần so cả nước và 1,4 lần so với các tỉnh ĐBSCL. Tuy nhiên sự phân bố dân cư chưa hợp lí. Hiện nay 89% dân số tập trung ở 9 huyện, thị, thành vùng đồng bằng; trong khi hai huyện miền núi Tri Tôn, Tịnh Biên chỉ chiếm 11% dân số, với mật độ dân số trung bình 265 người/km<sup>2</sup>. Ở vùng đồng bằng, mật độ dân số ở các huyện, thị cù lao giữa sông Tiền và sông Hậu rất cao như: Tân Châu là 975 người/km<sup>2</sup>, Chợ Mới 936 người/km<sup>2</sup>, An Phú 795 người/km<sup>2</sup>, Phú Tân 669 người/km<sup>2</sup>. Trong khi 3 huyện vùng tứ giác Long Xuyên lại thưa hơn, không quá 400 người/km<sup>2</sup>. Giữa thành thị và nông thôn cũng rất chênh lệch, số dân nông thôn đông gấp hơn 2,4 lần số dân thành thị.

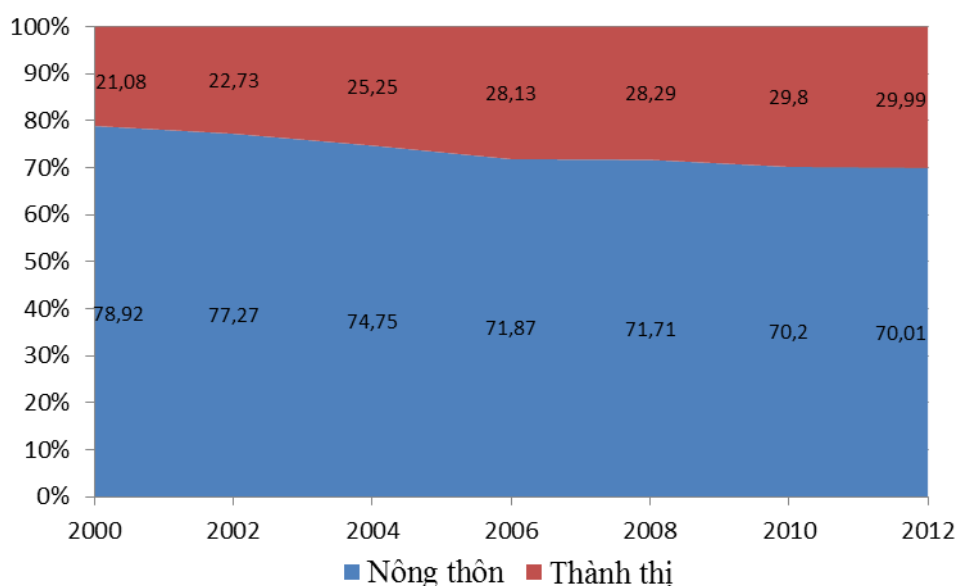
Sự phân bố dân cư tác động đến sự phân bố của mạng lưới giao thông cũng như cường độ vận tải của tỉnh. Ở những vùng đô thị hay các khu tập trung đông dân thì hoạt động kinh tế diễn ra sôi nổi như Tp. Long Xuyên, các thị trấn của các huyện,... nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa lớn, mạng lưới GTVT dày đặc với chất lượng



tốt. Ngược lại, ở những vùng nông thôn sâu mức độ tập trung dân cư thưa thớt hơn thì mạng lưới giao thông ở đây cũng chậm phát triển, chất lượng kém.

Là tỉnh có thế mạnh về sản xuất nông nghiệp, nên quá trình đô thị hóa diễn ra chậm. Tỷ lệ dân thành thị chiếm khoảng 29,9% dân số của tỉnh. Những năm gần đây, tỷ trọng dân thành thị có xu hướng tăng.

Hiện nay, với quá trình CNH, HĐH, kinh tế An Giang đang ngày càng phát triển làm cho tỷ lệ dân thành thị có xu hướng tăng. Để đáp ứng nhu cầu phát triển cũng như việc vận chuyển của dân cư thành thị ngày càng tăng đòi hỏi sự phát triển mạnh mẽ hơn của ngành kinh tế nói chung và ngành GTVT nói riêng, trong đó trước mắt cần phải mở rộng mạng lưới đường giao thông, tăng số lượng phương tiện và nâng cao chất lượng vận chuyển của dân cư đô thị. Bên cạnh đó, với tỷ lệ dân nông thôn lớn thì ngành GTVT tỉnh cũng cần tập trung đầu tư phát triển mạng lưới GTNT để phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội ở những vùng này.



**Biểu đồ 2.5. Cơ cấu dân số phân theo thành thị và nông thôn tỉnh An Giang thời kỳ 2000-2012. (Đơn vị: %)**

Về nguồn lao động, An Giang có lực lượng lao động dồi dào và tăng khá nhanh. Quy mô lao động đang làm việc của tỉnh năm 2012 là 1.340.170 người, chiếm 62,2% tổng số dân, mỗi năm tăng thêm khoảng 0,6% (giai đoạn 2005 - 2012). Nguồn lao động của An Giang không những tăng về số lượng mà chất lượng cũng ngày càng được nâng cao. Năm 2012, tỷ lệ người biết chữ của dân số từ 15 tuổi trở lên ở An Giang là 89,1%.

Lao động tập trung chủ yếu trong ngành nông - lâm - thủy sản (58,0%) và ngành dịch vụ (30,4%), còn ngành công nghiệp - xây dựng có lực lượng lao động thấp nhất (11,6%). Đây chính là nguồn lực quan trọng cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế đồng thời tạo ra sự đột phá cho ngành GTVT tỉnh An Giang.

#### *2.1.3.3. Nguồn vốn đầu tư*

Nguồn vốn đầu tư là yếu tố quan trọng bởi nó tạo động lực cho sự phát triển kinh tế nói chung và GTVT nói riêng. Với đặc thù khác hẳn các ngành kinh tế khác, đòi hỏi vốn đầu tư ban đầu rất lớn, khả năng thu hồi vốn chậm. Tuy nhiên, đây là ngành tạo nên cơ sở hạ tầng, là điều kiện thúc đẩy cho toàn bộ nền kinh tế nên phải phát triển đi trước một bước. Đặc biệt, An Giang là tỉnh đang được đầu tư quy hoạch hiện đại thì việc phát triển kết cấu hạ tầng mà trước hết là GTVT là hết sức cần thiết. Do đó, trong những năm qua, ngành GTVT của tỉnh nhận được nguồn vốn đầu tư khá lớn từ nhiều nguồn khác nhau như: nguồn vốn từ ngân sách Trung ương, của tỉnh, các nguồn vốn tài trợ từ nước ngoài... Tổng vốn đầu tư cho giao thông của tỉnh hàng năm tăng lên đáng kể. Năm 2006 là 227.465 triệu đồng, năm 2009 là 400.423 triệu đồng. Đến năm 2012, tỉnh đầu tư ngành vận tải, kho bãi là 574.620 triệu đồng.

Để kinh tế - xã hội của tỉnh phát triển nhanh và vươn lên đứng trong nhóm có nền kinh tế khá của vùng ĐBSCL cũng như của cả nước thì nhiệm vụ đầu tiên hiện nay là đầu tư cho phát triển GTVT. Do đó, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng trong đó GTVT được xác định là nhiệm vụ trọng tâm của tỉnh. Hàng năm, UBND tỉnh lập dự toán ngân sách cấp hàng nghìn tỉ đồng đầu tư cho lĩnh vực giao thông, trang bị thêm phương tiện. Các hạng mục công trình được đầu tư đa dạng: quy hoạch giao thông, giải phóng mặt bằng, xây dựng mới và nâng cấp các tuyến đường, lát mới vỉa hè...

#### *2.1.3.4. Chính sách và xu thế phát triển*

Hiện nay, nước ta đang thực sự hội nhập vào kinh tế thế giới đã đặt ra nhiều yêu cầu mới đối với các ngành kinh tế, đối với từng vùng kinh tế và từng địa phương trong cả nước. An Giang là một tỉnh đầu nguồn của ĐBSCL nên việc phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng có vai trò rất quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của vùng. Do đó, chính sách xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông của An Giang cũng phải phù hợp với định hướng phát triển GTVT của

vùng ĐBSCL. Trong chính sách phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội của tỉnh thì kết cấu hạ tầng giao thông luôn phải đi trước một bước, trên cơ sở làm tốt công tác quy hoạch, hình thành được một hệ thống giao thông đồng bộ, liên hoàn và kết hợp được các hình thức vận tải, đáp ứng yêu cầu và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh, quốc phòng, trật tự an toàn xã hội của tỉnh, của cả vùng, hội nhập mạnh hơn với cả nước, với khu vực và quốc tế.

An Giang có cơ chế, chính sách khá cụ thể, rõ ràng và minh bạch, đặc biệt là cơ chế thu hút đầu tư của tỉnh được chú trọng tạo điều kiện thu hút đầu tư hiệu quả.

#### *2.1.3.5. Khoa học công nghệ*

Để đảm bảo các công trình giao thông đạt chất lượng, tỉnh cũng đã chú trọng đầu tư khoa học công nghệ nhằm nâng cao chất lượng ngay từ công tác thiết kế, thi công các công trình cũng như việc giám sát, thẩm tra, thẩm định dự án. Ngoài ra, các phương tiện, thiết bị vận tải cũng được đầu tư theo hướng hiện đại nhằm nâng cao chất lượng phục vụ trong quá trình vận hành giao thông.

Trong những năm qua, tỉnh đã không ngừng triển khai áp dụng các quy trình quy phạm trong xây dựng, luôn khuyến khích áp dụng công nghệ, vật liệu mới vào xây dựng các công trình giao thông như: những tuyến đường nâng cấp, xây dựng mới đạt tiêu chuẩn kỹ thuật theo qui định tại TCVN 4054-2005; xử dụng vật liệu tại chỗ là chính nhưng chú trọng áp dụng vật liệu mới, công nghệ mới phù hợp với điều kiện cụ thể của từng địa phương; áp dụng các công nghệ thi hiện đại...

#### **➤ Đánh giá chung**

An Giang là tỉnh có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển kết cấu hạ tầng GTVT. Trong đó nổi bật là những thế mạnh về vị trí địa lí, điều kiện khí hậu, thủy văn, trình độ phát triển kinh tế, chính sách và xu hướng phát triển kinh tế. Sự hội tụ các nhân tố đó đòi hỏi cần phải đầu tư cho GTVT phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh và bền vững, nhằm tạo tiền đề, động lực cho tăng trưởng kinh tế - xã hội không chỉ của tỉnh An Giang mà còn cho sự phát triển chung của cả khu vực ĐBSCL.

Tuy nhiên, An Giang cũng có những trở ngại nhất định cho sự phát triển GTVT, đó là trình độ phát triển kinh tế có nâng cao nhưng chưa tương xứng với tiềm năng của tỉnh, trình độ lao động còn thấp và việc thu hút nguồn vốn đầu tư chưa nhiều. Đây là

những trở ngại rất lớn đối với việc phát triển kinh tế An Giang nói chung và ngành GTVT nói riêng. Chính vì vậy, hiện nay kết cấu hạ tầng giao thông vẫn chưa đáp ứng nhu cầu. Do đó, việc tăng cường đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng GTVT là xu thế tất yếu nhằm phục vụ cho sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh trong thời gian tới và về lâu dài.

## 2.2. Hiện trạng phát triển GTVT tỉnh An Giang

### 2.2.1. Vị trí của ngành giao thông vận tải trong nền kinh tế tỉnh An Giang

Giao thông vận tải đã thể hiện rõ vai trò là ngành kinh tế kỹ thuật quan trọng, luôn “đi trước, mở đường” cho sự phát triển kinh tế – xã hội của các ngành, các địa phương và của đất nước. Ở An Giang cũng vậy, GTVT phát triển và đi trước một bước sẽ tạo tiền đề, động lực để phát triển kinh tế - xã hội. Đặc biệt, GTVT không chỉ quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh mà còn kết nối với mạng lưới các trục giao thông quan trọng của khu vực, của quốc gia, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả khu vực.

Trong thời gian gần đây, GTVT tỉnh An Giang có những bước phát triển đột phá góp phần đáng kể vào việc phục vụ phát triển kinh tế - xã hội. Giá trị sản xuất (giá hiện hành) của ngành GTVT có sự tăng trưởng mạnh mẽ, trong hơn thập kỉ qua tăng gấp 6 lần: nếu như năm 2000 đạt 896,5 tỉ đồng thì đến năm 2005 lên 1.457,3 tỉ đồng và đến năm 2012 lên đến 5.338,2 tỉ đồng. Ngành GTVT đã đóng góp 3,25% vào GDP của tỉnh năm 2000 và 3,83% năm 2012.

**Bảng 2.2. Vị trí ngành GTVT trong nền kinh tế An Giang giai đoạn 2000 - 2012**

Năm		2000	2005	2010	2012
<b>Tổng giá trị sản xuất</b> (giá hiện hành, tỉ đồng)		27.596	39.282,8	99.160,1	139.235,3
<b>Trong đó: Ngành vận tải</b>	<b>Tỉ đồng</b>	896,5	1.457,3	3.703,2	5.338,2
	<b>Tỉ trọng (%)</b>	3,25	3,71	3,73	3,83

Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012

Lực lượng lao động trong ngành GTVT tỉnh An Giang cũng rất đáng kể, năm 2000 là 37.534 người thì năm 2007 là 42.297 người, năm 2012 là 41.810 người. Trình độ lao động cũng được nâng lên để có thể đáp ứng nhu cầu của sự phát triển ngày càng cao.



## 2.2.2. Mạng lưới giao thông vận tải tỉnh An Giang

### 2.2.2.1. Khát quát chung

Hệ thống GTVT đóng vai trò rất quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng. Hiện nay, An Giang có hai phương thức vận tải là giao thông đường bộ và đường thủy.

- Về đường bộ: Hệ thống đường bộ của tỉnh đã kết nối được từ trung tâm tỉnh đến trung tâm các huyện-thị-thành phố, cũng như kết nối An Giang với các tỉnh thành lân cận và Campuchia, đảm bảo nhu cầu đi lại và phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Trong thời gian qua hệ thống đường bộ trên địa bàn đã được tập trung đầu tư phát triển, tuy nhiên vẫn còn nhiều hạn chế, nhiều đoạn đã bắt đầu xuống cấp.

- Về đường thủy: Hệ thống sông, kênh trên địa bàn An Giang rất đa dạng, được tạo lập bởi thiên nhiên và sự lao động của con người qua nhiều thế hệ đã đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa, đi lại và phục vụ việc tưới tiêu trong nông nghiệp.

### 2.2.2.2. Mạng lưới giao thông đường bộ

#### ❖ Mạng lưới đường:

Giao thông đường bộ được coi là một trong những lĩnh vực trọng tâm của cả nước nói chung và của tỉnh An Giang nói riêng. Tình hình giao thông đường bộ tỉnh An Giang đã được cải thiện đáng kể và ngày càng hoàn thiện hơn góp phần trực tiếp thúc đẩy sản xuất, thương mại, dịch vụ phát triển sâu rộng đến nông thôn, vùng sâu vùng xa, khu căn cứ kháng chiến, góp phần xây dựng nông thôn mới, nâng cao rõ rệt chất lượng cuộc sống của nhân dân.

Mạng lưới giao thông đường bộ An Giang phát triển tương đối hoàn chỉnh, đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với việc vận tải hàng hóa và hành khách, bao gồm hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã và đường đô thị. Tính đến cuối năm 2012, An Giang có 4.900,6 km đường bộ. Cụ thể như sau:

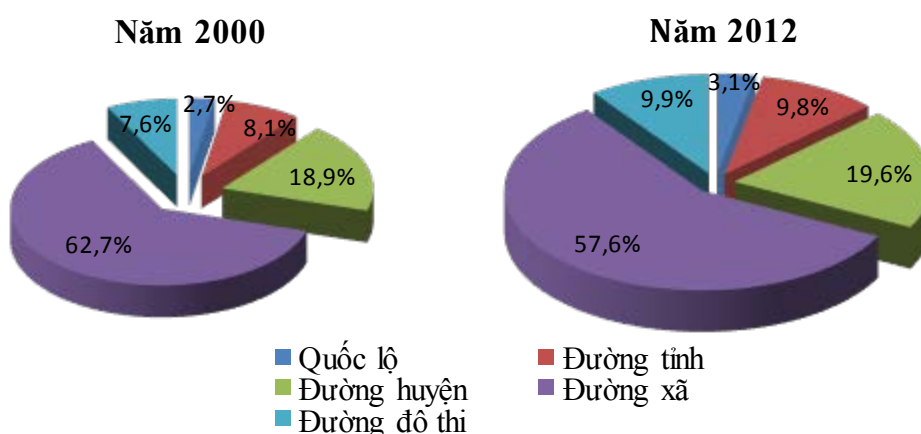
- Đường quốc lộ: gồm 4 tuyến với tổng chiều dài 152,8 km, chiếm 3,12% hệ thống đường bộ trong tỉnh.
- Đường tỉnh: có 16 tuyến với tổng chiều dài 481,7 km, chiếm 9,83% hệ thống đường bộ trong tỉnh.
- Đường huyện: có 88 tuyến với tổng chiều dài 960,4 km, chiếm 19,60% hệ



thống đường bộ trong tỉnh.

- Đường xã: có 670 tuyến với tổng chiều dài 2.820,3 km, chiếm 57,55% hệ thống đường bộ trong tỉnh.

- Đường đô thị: có 810 tuyến với tổng chiều dài 485,4 km, chiếm 9,90% hệ thống đường bộ trong tỉnh.



**Biểu đồ 2.6. Cơ cấu các loại đường bộ tỉnh An Giang năm 2000 và năm 2012**

Theo thống kê, hệ thống đường xã và đường huyện chiếm ưu thế trong tổng số chiều dài đường bộ tỉnh An Giang. Tuy nhiên trong hơn một thập kỉ qua, cơ cấu mạng lưới đường bộ có sự thay đổi đáng kể. Tỷ lệ đường quốc lộ, tỉnh lộ và đường đô thị ngày càng tăng đáp ứng được xu thế phát triển chung của nền kinh tế. Hệ thống đường huyện và đường xã giảm hơn trước do có nhiều tuyến được nâng cấp lên đường tỉnh và đường đô thị. Mặt khác, sự phân bố của mạng lưới đường tỉnh, đường huyện và đường xã hiện nay là khá hợp lý (liên hoàn và không còn tình trạng độc đạo, lưu thông thông suốt liên tỉnh, liên huyện, tất cả các xã đều có đường ô tô đến trung tâm cả hai mùa). Bên cạnh đó, chất lượng của các tuyến đường huyện và đường xã còn thấp, độ rộng thường không lớn, một số tuyến đang trong tình trạng xuống cấp. Vì vậy, việc đầu tư xây dựng cũng như bảo trì mạng lưới giao thông trong tỉnh là rất cần thiết.

#### ❖ Mật độ đường

Về mật độ đường so với diện tích của tỉnh An Giang là khá cao so với khu vực ĐBSCL và cả nước, hơn 1,65 lần so với mật độ trung bình của cả nước và 1,31 lần so với vùng ĐBSCL. Vì vậy, có thể nói giao thông đường bộ của An Giang phát triển tương đối tốt so với các địa phương khác của cả nước. Tuy nhiên, do dân số khá cao

nên mật độ đường so với dân số của An Giang lại thấp hơn trung bình cả nước là 1,38 lần và thấp hơn ĐBSCL là 1,09 lần.

**Bảng 2.3. Mạng lưới đường bộ của tỉnh An Giang so với cả nước và vùng ĐBSCL năm 2012**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Toàn quốc	ĐBSCL	An Giang
1	Diện tích	Km <sup>2</sup>	330.951,1	40.548,2	3.536,7
2	Dân số	Nghìn người	88.772,9	17.330,9	2.153,7
3	Chiều dài đường	Km	279.400	43.123,58	4.900,6
4	Mật độ đường	Km/km <sup>2</sup>	<b>0,84</b>	<b>1,06</b>	<b>1,39</b>
		Km/người	<b>3,15</b>	<b>2,49</b>	<b>2,28</b>

*Nguồn: Xử lý từ số liệu Niên giám thống kê, Cục thống kê Việt Nam và Sở GTVT An Giang năm 2012.*

Mặt khác, mật độ đường có sự phân hóa khác nhau giữa các địa phương trong tỉnh. Về mật độ đường theo diện tích cao ở TP. Long Xuyên (3,77), huyện Châu Thành (2,65) và TP. Châu Đốc (2,43). Đây là những địa bàn trung tâm của tỉnh nên hệ thống đường bộ đã phát triển từ trước. Các huyện còn lại cũng có sự chênh lệch lớn, huyện Thoại Sơn, huyện Chợ Mới, huyện Châu Phú, huyện An Phú và huyện Tân Châu có mật độ đường tương đương với mật độ đường của trung bình tỉnh. Các huyện Tri Tôn, Tịnh Biên và Phú Tân mật độ đường thấp hơn nhiều so với mức trung bình của tỉnh. Vì đây là các huyện miền núi (Tri Tôn, Tịnh Biên) và huyện cù lao (Phú Tân) sông, kênh chằng chịt nên đường bộ còn kém phát triển so với các địa phương khác trong tỉnh.

Ngoài ra, cũng có sự khác biệt về mật độ đường theo dân số giữa các địa phương, mật độ cao nhất là huyện Châu Thành (5,51), tiếp theo là các huyện Thoại Sơn (4,54) và huyện Châu Phú (2,64). Vì những địa phương này dân số còn tương đối thấp so với các địa phương khác. Ngược lại, TP. Long Xuyên, huyện Chợ Mới và huyện Phú Tân những địa phương có mật độ đường theo dân số thấp so với trung bình của tỉnh do dân số đông.

Sự khác biệt về mật độ đường như trên cho thấy có sự phát triển kinh tế - xã hội khác nhau giữa các địa phương. TP. Long Xuyên, TP. Châu Đốc là nơi có kinh tế phát triển nhất của tỉnh, các huyện Chợ Mới, Châu Thành, Châu Phú, Thoại Sơn là những địa bàn tập trung các khu, cụm, tuyến công nghiệp của tỉnh và có sự tập trung đông dân cư nên thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách cao hơn các địa phương khác.



Chính vì vậy mà mật độ đường giao thông ở những nơi này tương đối cao.

**Bảng 2.4. Mật độ đường bộ so với diện tích và dân số phân theo địa phương của tỉnh An Giang năm 2012**

TT	Địa phương	Tổng chiều dài đường (km)	Mật độ đường	
			Km/Km <sup>2</sup>	Km/người
1	TP. Long Xuyên	434,4	3,77	1,53
2	TP. Châu Đốc	255,5	2,43	2,28
3	H. An Phú	270,5	1,20	1,50
4	TX. Tân Châu	201,7	1,14	1,17
5	H. Phú Tân	282,8	0,90	1,35
6	H. Châu Phú	648,5	1,44	2,64
7	H. Tịnh Biên	269,4	0,76	2,22
8	H. Tri Tôn	272,0	0,45	2,05
9	H. Châu Thành	941,6	2,65	5,51
10	H. Chợ Mới	500,7	1,36	1,44
11	H. Thoại Sơn	823,5	1,76	4,54
<b>Tổng</b>		<b>4.900,6</b>	<b>1,39</b>	<b>2,28</b>

*Nguồn: Xử lý từ số liệu Niên giám Thống kê và Sở GTVT An Giang năm 2012.*

Các địa phương còn lại như huyện Tri Tôn, Tịnh Biên, An Phú, Phú Tân là những huyện vùng núi, đầu nguồn nên kinh tế - xã hội còn chậm phát triển, chủ yếu là nông nghiệp, đời sống vật chất tinh thần của nhân dân còn thấp, do đó nhu cầu đi lại, vận chuyển cũng còn hạn chế. Tuy nhiên, sự chênh lệch về mật độ đường giao thông của các địa phương trong tỉnh An Giang là không lớn do giữa các địa phương có sự tương đồng về các điều kiện tự nhiên cũng như kinh tế - xã hội. Do đó, trong việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông giữa các vùng cũng ít có sự khác biệt lớn.

#### ❖ **Chất lượng đường**

Nhìn chung, chất lượng đường bộ của An Giang là khá tốt, tỉ lệ đường bộ được rải nhựa khá cao (đạt 36,7%) đặc biệt là đối với đường quốc lộ được rải nhựa 100%; đường tỉnh tỉ lệ này cũng khá cao (89,5%). Đường đô thị, đường huyện và đường xã tỉ lệ rải nhựa vẫn còn thấp. Đặc biệt, các tuyến đường xã tỉ lệ được đổ bê tông, rải nhựa còn rất thấp chỉ đạt 12,8%. Chiếm tỉ lệ cao trong các tuyến đường xã là loại đường cấp phối đá dăm và đường đất, chiếm tới 81,1%.

Về chiều rộng mặt đường, hầu hết các tuyến đường trong tỉnh An Giang có chiều rộng mặt đường nhỏ, chỉ có 496,3 km đường có từ hai làn xe trở lên (rộng từ 5,5m trở lên), chiếm khoảng 10,1% tổng chiều dài đường bộ của tỉnh. Đó là các tuyến quốc lộ,

đường đô thị và một số ít tuyến đường tỉnh được nâng cấp, cải tạo. Các tuyến còn lại có chiều rộng mặt đường khoảng 3,5 - 5,2 m (chủ yếu là các tuyến đường tỉnh), riêng các tuyến đường huyện và đường xã có chiều rộng mặt đường nhỏ, chỉ dưới 3,0 m. Đặc biệt, nổi bật trong các tuyến đường xã là mạng lưới đường cấp phối đất, đa số chỉ rộng dưới 2,0 m nên đã gây trở ngại đáng kể cho việc vận chuyển, đi lại của nhân dân.

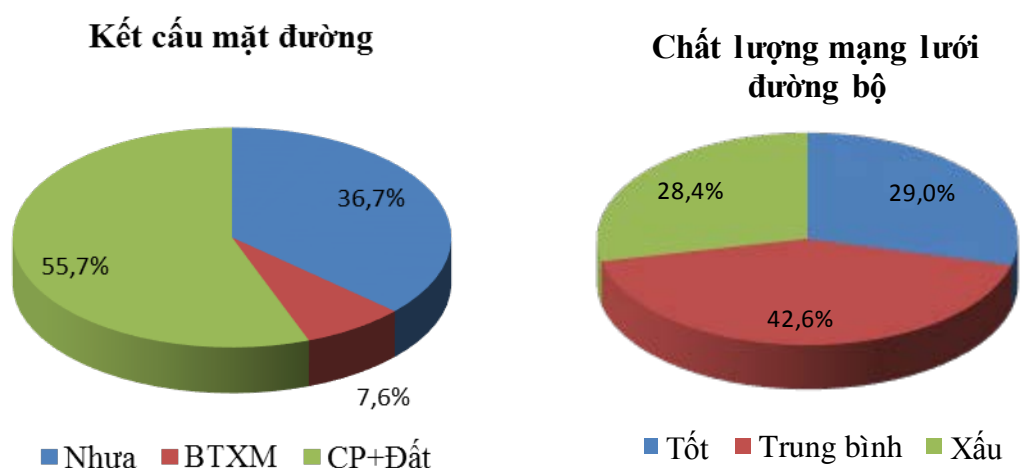
**Bảng 2.5. Hiện trạng chất lượng mạng lưới đường bộ An Giang năm 2012**

TT	Loại đường	Chiều dài		Kết cấu mặt					
		Km	%	Nhựa	%	BTXM	%	CP+Đất	%
1	Quốc lộ	152,8	3,12	152,8	100	-	-	-	-
2	Đường tỉnh	481,7	9,83	430,9	89,5	-	-	50,8	10,5
3	Đường huyện	960,4	19,6	549,8	57,2	134,2	14,0	276,4	28,8
4	Đường xã	2.820,3	57,55	360,0	12,8	171,9	6,1	2.288,4	81,1
5	Đường đô thị	485,4	9,9	305,9	63,0	66,6	13,7	112,9	23,3
Tổng số		4.900,6	100	1.799,4	36,7	372,7	7,6	2.728,5	55,7

*Nguồn: Xử lý từ số liệu Sở GTVT An Giang năm 2012*

Một đặc điểm nổi bật trong mạng lưới giao thông của tỉnh An Giang nói riêng và ĐBSCL nói chung đó là hệ thống cầu, cống rất nhiều trên những tuyến đường bộ. Trong những năm gần đây, nhờ các dự án nâng cấp các tuyến quốc lộ mà hệ thống cầu, cống trên các tuyến đường trong địa bàn tỉnh cũng được nâng cấp, xây dựng vĩnh cửu, có tải trọng từ 20-30 tấn trở lên. Trên hệ thống đường tỉnh, toàn bộ các cầu được xây dựng BTCT, có tải trọng từ 10 - 30 tấn. Đối với hệ thống đường huyện và đường xã, đa số cầu có tải trọng thấp từ 5 - 10 tấn, cơ bản đã xóa hết cầu khi trên các khu và tuyến dân cư ở nông thôn. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều cầu, cống kém chất lượng.

Tóm lại, về chất lượng hệ thống đường bộ của tỉnh An Giang khá tốt so với một số địa phương khu vực ĐBSCL, đặc biệt là các tuyến quốc lộ và tỉnh lộ. Tuy nhiên, do hạn chế về nguồn vốn đầu tư nên đối với hệ thống đường huyện và đường xã vẫn còn tình trạng yếu kém, tỉ lệ đường đá và đường đất còn khá cao, chiều rộng mặt đường nhỏ gây khó khăn cho việc vận chuyển và đi lại của người dân.



**Biểu đồ 2.7. Cơ cấu chất lượng đường bộ tỉnh An Giang năm 2012**

❖ **Các tuyến đường chính**

➤ **Các tuyến quốc lộ:**

Tỉnh An Giang có 4 tuyến quốc lộ chạy qua, đó là QL.80, QL.91, QL.91C và tuyến N1, với tổng chiều dài 152,8 km. Nhìn chung, các tuyến quốc lộ có kết cấu mặt đường và năng lực chịu tải tốt.

Hiện trạng các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh An Giang. (xem phụ lục 1)

Mật độ đường quốc lộ của tỉnh An Giang theo diện tích bằng với mật độ trung bình của khu vực ĐBSCL và thấp hơn so với cả nước, còn mật độ đường quốc lộ theo dân số thì thấp hơn khu vực ĐBSCL và cả nước vì An Giang là tỉnh có dân số cao nhất khu vực ĐBSCL và đứng hàng thứ 6 cả nước. Như vậy, nhìn chung về mật độ đường quốc lộ của An Giang là còn rất thấp so với khu vực ĐBSCL và cả nước.

**Bảng 2.6. So sánh chiều dài, mật độ đường quốc lộ tỉnh An Giang với vùng BSCL và cả nước năm 2012**

STT	Nội dung	Đơn vị	An Giang	ĐBSCL	Cả nước
1	Diện tích	Km <sup>2</sup>	3.536,7	40.553,1	330.951,1
2	Dân số	Nghìn người	2.153,7	17.390,5	88.772,9
3	Chiều dài đường	Km	152,8	1.784,7	17.300,0
4	Mật độ đường	Km/km <sup>2</sup>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>0,05</b>
		Km/nghìn người	<b>0,07</b>	<b>0,10</b>	<b>0,19</b>

Nguồn: Xử lý từ số liệu TCTK, Niên giám Thống kê An Giang, Sở GTVT An Giang năm 2012

\* *Chi tiết các tuyến quốc lộ:*

- **QL.80:** Đoạn đi qua tỉnh An Giang dài 1,2 km thuộc địa phận xã Phú Thuận, huyện Thoại Sơn, mặt nhựa 7 m, nền rộng 10m, tuyến chạy dọc theo kênh Rạch Sỏi-Hậu Giang, chất lượng trung bình.

- **QL.91:** Dài 93,1 km, bắt đầu từ ranh Tp. Cần Thơ và kết thúc tại cửa khẩu Quốc tế Tịnh Biên. Đây là trục giao thông huyết mạch của tỉnh An Giang, kết nối Cần Thơ-An Giang-Campuchia, đi qua khu vực đông dân cư, lưu lượng xe đông. Gồm có 4 đoạn, mặt nhựa từ 8-14 m, nền rộng từ 10-20 m.

Hiện đoạn từ cầu Vịnh Tre đến ngang đuôi cồn Bình Thủy, huyện Châu Thành đang trong quá trình bị xâm thực mạnh và nguy cơ bị sạt lở. Theo kết quả quan trắc và cảnh báo sạt lở bờ sông của Sở Tài Nguyên và Môi trường thì trục dòng chảy qua vị trí sạt lở năm 2010 (từ kênh Ba Thê về hạ lưu 900m) có khuynh hướng dịch chuyển về phía bờ Bình Mỹ, khả năng trượt đất và sạt lở sẽ tiếp tục mở rộng về thượng và hạ nguồn đoạn tiếp giáp với vị trí sạt lở năm 2010.

- **QL.91C:** Dài 35,5 km, điểm đầu giao QL.91 tại Tp. Châu Đốc, điểm cuối tại cửa khẩu Khánh Bình, mặt nhựa 5 m, nền 8 m. Tuyến chạy dọc theo sông Hậu và nhánh sông Hậu (Vĩnh Trường). Hiện tại đây là trục đường chính của huyện An Phú, kết nối Tp. Châu Đốc-An Phú-Campuchia qua cửa khẩu Khánh Bình.

- **Tuyến N1:** Dài 23 km, điểm đầu giao QL.91 tại TT. Tịnh Biên, điểm cuối tại ranh tỉnh Kiên Giang, mặt nhựa 7 m, nền rộng 9 m, chất lượng tuyến tốt. Tuyến chạy dọc kênh Vĩnh Tế, kết nối tỉnh An Giang và Kiên Giang tạo điều kiện để người dân đi lại, giao lưu phát triển kinh tế.

➤ *Các tuyến tỉnh lộ:*

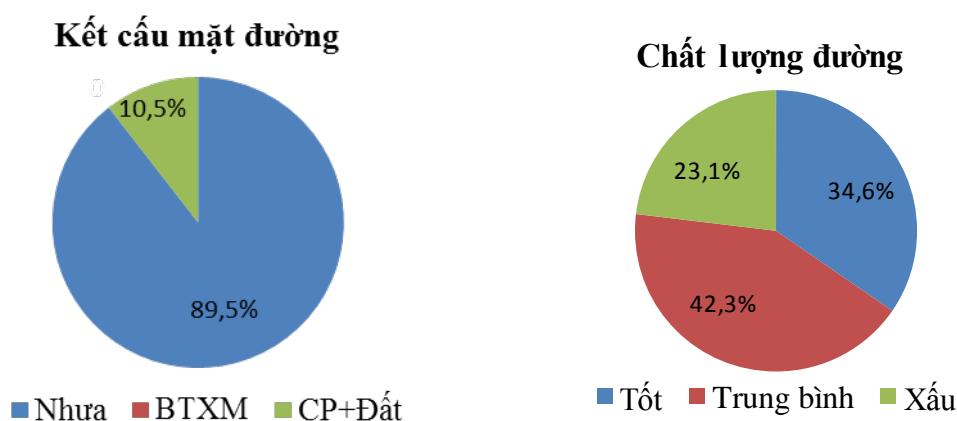
**Bảng 2.7. So sánh chiều dài, mật độ đường tỉnh của An Giang với vùng ĐBSCL và cả nước năm 2012**

STT	Nội dung	Đơn vị	An Giang	ĐBSCL	Cả nước
1	Diện tích	Km <sup>2</sup>	3.536,7	40.553,1	330.951,1
2	Dân số	Nghìn người	2.153,7	17.390,5	88.772,9
3	Chiều dài đường	Km	481,7	3.450,3	27.700
4	Mật độ đường	Km/km <sup>2</sup>	<b>0,14</b>	<b>0,08</b>	<b>0,08</b>
		Km/người	<b>0,22</b>	<b>0,20</b>	<b>0,31</b>

*Nguồn: Xử lý từ số liệu TCTK, Niên giám Thống kê An Giang, Sở GTVT An Giang năm 2012.*

Hiện tại, tỉnh An Giang có 16 tuyến đường tỉnh do Sở GTVT tỉnh quản lý với tổng chiều dài 481,7 km, chiếm 9,8% chiều dài đường bộ của tỉnh, chủ yếu đạt tiêu chuẩn cấp III, IV đồng bằng. Các tuyến đường tỉnh được phân bố rộng khắp các huyện, kết nối với hệ thống quốc lộ tạo nên một hệ thống giao thông liên hoàn, thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong tỉnh. (xem phụ lục 2)

Mật độ đường tỉnh theo diện tích của An Giang cao hơn so với khu vực ĐBSCL và cả nước, còn mật độ đường tỉnh theo dân số thì cao hơn mật độ trung bình của ĐBSCL nhưng thấp hơn so với cả nước.



## Biểu đồ 2.8. Tổng hợp chất lượng mạng lưới tỉnh lộ tỉnh An Giang năm 2012

\* Cụ thể các tuyến đường tỉnh:

- **ĐT.941:** Dài 39 km, điểm đầu giao QL.91 tại ngã ba Lộ Tẻ, điểm cuối giao ĐT.943 tại TT. Tri Tôn. Mặt nhựa 6m, nền rộng 9m, chất lượng trung bình. Đây là tuyến quan trọng kết nối khu vực trung tâm tỉnh với các huyện phía Tây (Tri Tôn, Tịnh Biên). Phần lớn chiều dài tuyến chạy dọc theo bờ Nam kênh Mạc Cần Dung, có nhiều vị trí bị sạt lở ảnh hưởng.

- **ĐT.942:** Dài 28,7 km, điểm đầu tại cầu Cái Tàu Thượng ranh tỉnh Đồng Tháp, điểm cuối giao ĐT.942 tại ngã tư Phú Mỹ, huyện Phú Tân. Mặt nhựa 7 m, nền rộng 9 m, chất lượng tốt. Đây là tuyến giao thông đối ngoại của tỉnh kết nối An Giang với tỉnh Đồng Tháp, đồng thời nối với đường tỉnh 954 tạo thành một trục giao thông Bắc-Nam kết nối các huyện/thị phía Đông (Chợ Mới, Phú Tân, TX. Tân Châu). Trục giao thông này có hướng tuyến chạy song song với nhiều nhánh lớn của sông Tiền nên thuận tiện cho việc kết hợp khai thác giao thông thủy-bộ.

Hiện đoạn từ cầu Ông Chưởng đến bến đò Chợ Thủ và rạch Ông Chưởng đang bị xâm thực, nguy cơ ảnh hưởng tới tuyến đường rất lớn.

- **ĐT.943:** Toàn tuyến dài 64 km, điểm đầu giao tại QL.91 tại Tp. Long Xuyên, điểm cuối tại ĐT.941, TT. Tri Tôn. Tuyến chạy vòng phía Nam của tỉnh, là trục giao thông quan trọng kết nối Tp. Long Xuyên với các huyện Thoại Sơn, Tri Tôn nhưng chất lượng tuyến không đồng bộ.

- **ĐT.944:** Dài 11,2 km, điểm đầu tại phà An Hòa (xã Hòa Bình-Chợ Mới), điểm cuối giao ĐT.942 tại ngã ba Cự Hội. Mặt nhựa 5,5 m, nền rộng 7 m, chất lượng xấu, chủ yếu là đất nông nghiệp.

- **ĐT.945:** Dài 42 km, bắt đầu từ giao QL.91 gần cầu Vĩnh Tre, kết thúc tại cầu Ranh Kiên Giang, mặt nhựa 3,5 m, nền 6 m, đi qua khu vực trồng trọt nông nghiệp, dân cư thưa. Tuyến chạy dọc theo kênh Tri Tôn, kết nối các huyện Châu Phú, Tịnh Biên, Tri Tôn và tỉnh Kiên Giang. Hiện trên tuyến tải trọng của cầu không đồng bộ với tải trọng của đường, còn khá nhiều cầu có trọng tải <3 tấn.

- **ĐT.946:** Dài 31,5 km, điểm đầu tại UBND xã Hòa An (Chợ Mới), điểm cuối giao ĐT.942 (TT. Chợ Mới), chất lượng toàn tuyến không đồng bộ.

- **ĐT.947:** Dài 35 km, điểm đầu giao QL.91 tại cầu Cây Dương (Châu Phú), điểm cuối tại ranh Thoại Sơn-Kiên Giang. Hiện trên tải trọng của cầu không đồng bộ với tải trọng của đường, còn khá nhiều cầu có tải trọng 1 ÷ 1,5T.

- **ĐT.948:** Dài 22,3 km, điểm đầu giao QL.91 tại TT. Nhà Bàng (Tịnh Biên), điểm cuối giao tuyến N2 tại TT. Tri Tôn, mặt nhựa 5,5 m, nền 7 m, chất lượng trung bình. Tuyến đi qua khu vực dân cư thưa nhưng lưu lượng xe ngoại tỉnh đông vì nằm trên trục đường đối ngoại của tỉnh từ Hà Tiên (Kiên Giang) về Châu Đốc.

- **ĐT.951:** Dài 29,7 km điểm đầu giao ĐT.953 tại TX. Tân Châu, điểm cuối tại bến phà Năng Gù. Tuyến chạy dọc theo ranh huyện Phú Tân, chất lượng tuyến chưa đồng bộ. Hiện sông Hậu đoạn từ xã Phú Hiệp đến xã Phú Bình, dài 13,2 km, nguy cơ ảnh hưởng đến ĐT.951 là rất lớn.

- **ĐT.952:** Dài 19 km, điểm đầu giao ĐT.953 tại phường Long Thạnh (TX. Tân Châu), điểm cuối tại cửa khẩu Vĩnh Xương (TX. Tân Châu), mặt nhựa 6 m, nền 9 m, chất lượng tốt. Là tuyến giao thông đối ngoại quan trọng của tỉnh An Giang qua cửa

khẩu quốc tế Vĩnh Xương.

- **ĐT.953:** Dài 16,7 km, điểm đầu tại phà Châu Giang, điểm cuối giao đường ĐT.952 tại TX. Tân Châu, mặt nhựa 6 m, nền 9 m, chất lượng tốt. Là tuyến chính nối từ TX. Tân Châu đến Tp. Châu Đốc.

- **ĐT.954:** Dài 45,7 km, điểm đầu giao đường Tôn Đức Thắng tại TT. Tân Châu, điểm cuối phà Năng Gù, mặt nhựa 6 m, nền 9 m, chất lượng tuyến xấu, đi qua khu vực đông dân cư. Tuyến kết hợp ĐT.942 và ĐT.952 tạo thành một trục dọc phía Đông của tỉnh kết nối Đồng Tháp- An Giang-Campuchia.

Hiện đoạn đường bờ sông Cái Vừng từ phường Long Sơn, TX. Tân Châu đến xã Long Hòa, huyện Phú Tân và đoạn đường bờ nhánh cù lao Tây, Ma-sông Tiền từ Chợ Vàm tới Phú Mỹ, huyện Phú Tân đang bị sạt lở, nguy cơ ảnh hưởng đến ĐT.954 là rất cao.

- **ĐT.955A:** Dài 23 km, điểm đầu tại Tp. Châu Đốc, điểm cuối giao QL.91 tại TT. Tịnh Biên. Tuyến chạy dọc theo kênh Vĩnh Tế, hiện tại chưa thông suốt toàn tuyến, bị chia cắt tại trí kênh Đồn, mặt nhựa 5,5 m, nền 7 m, chất lượng trung bình.

- **ĐT.955B:** Dài 22 km, điểm đầu giao tại ĐT.948 tại TT. Tri Tôn, điểm cuối giao đường N1 tại xã Lạc Quới, Tri Tôn, mặt nhựa 6m, nền rộng 8m, chất lượng trung bình.

- **ĐT.957:** Dài 33,2 km, điểm đầu tại xã Đa Phước huyện An Phú, điểm cuối giao QL.91C tại TT. Long Bình (An Phú). Hiện đoạn từ xã Đa Phước đến giao ĐH.217, dài 28,3 km, đường đất hiện đang trong quá trình thi công, nên đường khó đi chất lượng kém.

- **Tuyến N2:** Dài 18,8 km, điểm đầu giao ĐT.948 tại TT. Tri Tôn, điểm cuối ranh Kiên Giang tại cầu Ninh Phước, mặt nhựa 7 m, nền 9 m. Đây là tuyến giao thông đối ngoại quan trọng, có lưu lượng xe qua lại cao, dân cư bên đường thưa, chất lượng tuyến trung bình.

#### ▪ Hệ thống cầu đường tỉnh

Trên các tuyến đường tỉnh có 190 cây cầu, với tổng chiều dài 5.886,3m, gồm nhiều loại kết cấu khác nhau như: BTCT, sắt, gỗ, cầu treo...chất lượng nhiều cầu chưa đồng bộ với hệ thống đường. Hiện tại các tuyến ĐT.945, ĐT.946, ĐT.957 còn tồn tại nhiều cầu sắt, cầu gỗ, cầu treo có trọng tải yếu.

Chi tiết hệ thống cầu đường tỉnh (xem phụ lục 15).

➤ **Các tuyến đường huyện:**

Tính đến hết tháng 12/2012, tỉnh An Giang có 960,4 km đường huyện với kết cấu và chất lượng đường như sau:

Kết cấu mặt đường:

- Đường nhựa chiếm: 57,25% với 549,8 km.
- Đường bê tông xi măng: 13,97 % với 134,2 km.
- Đường cấp phối, đất chiếm: 28,78% với 276,4 km.

Chất lượng đường: Đường đạt loại tốt chiếm 25,4%, loại trung bình là 44,1% và loại xấu chiếm 30,5%.

Các tuyến đường huyện của tỉnh chủ yếu là cấp VI đồng bằng, có kết cấu mặt đường láng nhựa và đường cấp phối, đất là chủ yếu; chịu tải từ 5 - 10 tấn, tỉ lệ đường bê tông xi măng còn thấp. Nhìn chung, về chất lượng các tuyến đường huyện của An Giang còn thấp, tỉ lệ đường xấu còn cao (30,5%).

**Bảng 2.8. Hệ thống đường huyện tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012**

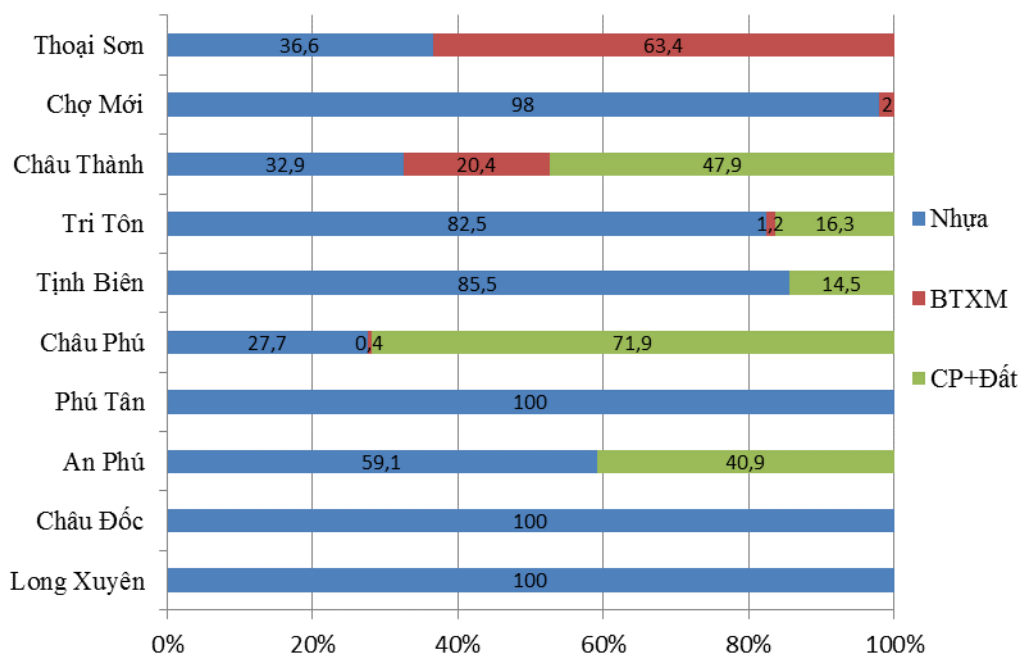
S T T	Đơn vị hành chính	Số tuyến	Chiều dài		Kết cấu mặt					
			Km	%	Nhựa	%	BTXM	%	CP+ Đất	%
1	TP. Long Xuyên	2	13,1	1,36	13,1	100	-	-	-	-
2	TP. Châu Đốc	3	24,9	2,59	24,9	100	-	-	-	-
3	H. An Phú	21	134,9	14,05	79,7	59,08	0,0	-	55,2	40,91
4	TX. Tân Châu	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	H. Phú Tân	4	46,0	4,79	46,0	100	-	-	-	-
6	H. Châu Phú	13	166,5	17,34	46,1	27,69	0,6	0,36	119,8	71,95
7	H. Tịnh Biên	8	77,8	8,10	66,5	85,48	0,0	-	11,4	14,52
8	H. Tri Tôn	6	67,7	7,05	55,9	82,57	0,8	1,18	11,0	16,25
9	H. Châu Thành	10	165,2	17,02	54,3	32,89	31,8	20,36	79,1	47,89
10	H. Chợ Mới	7	109,7	11,42	107,5	98,0	2,2	2,0	0,0	-
11	H. Thoại Sơn	12	154,5	16,09	55,7	36,57	98,0	63,43	0,0	-
<b>Tổng số</b>		<b>86</b>	<b>960,4</b>	<b>100</b>	<b>549,8</b>	<b>57,25</b>	<b>134,2</b>	<b>13,97</b>	<b>276,4</b>	<b>28,78</b>

Nguồn: Xử lý từ số liệu Sở GTVT An Giang năm 2012

Mạng lưới phân bố và chất lượng của hệ thống đường huyện có nhiều khác biệt giữa các địa phương trên địa bàn tỉnh. Tp. Long Xuyên, Tp. Châu Đốc và huyện Phú Tân là những địa bàn có tỷ lệ tráng nhựa 100%, các huyện Chợ Mới, Tri Tôn và Tịnh Biên tỷ lệ này cũng khá cao. Bên cạnh đó, các huyện Châu Phú, Châu Thành và An Phú tỷ lệ tráng nhựa còn rất thấp, chủ yếu là đường cấp phối đất. Có sự khác biệt trên



vì trình độ phát triển kinh tế-xã hội của huyện có sự chênh lệch, đồng thời việc huy động và phân bổ nguồn vốn đầu tư của các địa trong tỉnh cũng có sự khác nhau. Điều này dẫn đến một số hạn chế về lưu thông cũng như khả năng cạnh tranh phát triển kinh tế giữa các địa phương trong tỉnh.



**Biểu đồ 2.9. Cơ cấu chất lượng đường huyện tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012**

Chi tiết các tuyến đường huyện ở các địa phương trong tỉnh (xem phụ lục 3).

#### ▪ Hệ thống cầu đường huyện

Trên các tuyến đường huyện có 381 cây cầu, với tổng chiều dài 12.342,1m. Chất lượng không đồng bộ còn rất nhiều cầu gỗ, cầu sắt tải trọng thấp <3T.

Chi tiết hệ thống cầu đường huyện (xem phụ lục 16).

#### ➤ Các tuyến đường xã:

Kết cấu mặt đường:

- Đường nhựa chiếm: 12,8% với 360,0 km.
- Đường BTXM chiếm: 6,1% với 171,9 km.
- Đường CP+ đất chiếm: 81,1% với 2.288,4 km.

Chất lượng đường: đường có chất lượng tốt đạt 39,7%, loại trung bình đạt 34,3%

và 26,0% là đường có chất lượng xấu.

**Bảng 2.9. Hệ thống đường xã tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012**

S T T	Đơn vị hành chính	Số tuyến	Chiều dài		Kết cấu mặt					
			Km	%	Nhựa	%	BTXM	%	CP+ Đất	%
1	TP. Long Xuyên	82	101,8	3,61	50,3	49,41	6,7	6,58	44,8	44,01
2	TP. Châu Đốc	35	76,6	2,72	34,0	44,39	2,0	2,61	40,6	53,0
3	H. An Phú	20	52,4	1,86	2,4	4,58	1,4	2,67	48,6	92,75
4	TX. Tân Châu	34	106,0	3,76	52,8	49,82	25,9	24,43	27,3	25,75
5	H. Phú Tân	29	152,2	5,38	54,7	35,94	2,8	1,84	94,8	62,22
6	H. Châu Phú	68	416,2	14,76	36,8	8,81	10,8	2,59	368,6	88,6
7	H. Tịnh Biên	33	79,7	2,83	34,4	43,16	-	-	45,3	56,84
8	H. Tri Tôn	34	118,5	4,20	11,2	9,45	11,7	9,87	95,6	80,68
9	H. Châu Thành	61	703,4	24,94	13,2	1,88	20,3	2,77	669,9	95,35
10	H. Chợ Mới	99	333,5	11,82	3,8	1,14	6,4	1,92	323,3	96,94
11	H. Thoại Sơn	175	680,0	24,11	66,5	9,78	83,8	1,23	529,7	88,99
<b>Tổng số</b>		<b>670</b>	<b>2.820,3</b>	<b>100</b>	<b>360,0</b>	<b>12,75</b>	<b>171,9</b>	<b>6,10</b>	<b>2.288,4</b>	<b>81,14</b>

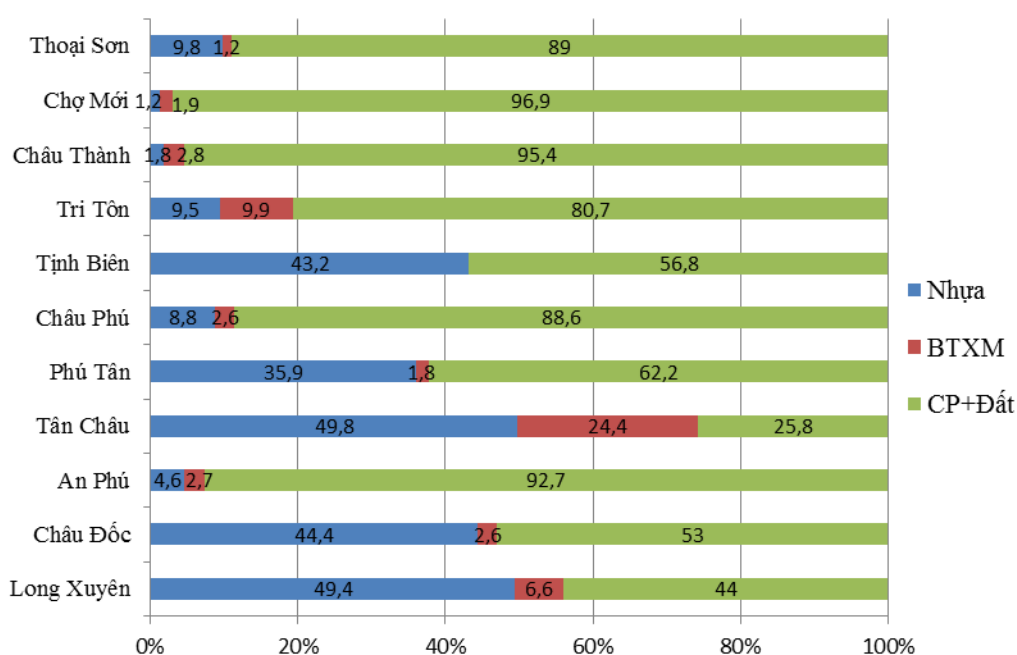
*Nguồn: Xử lý từ số liệu Sở GTVT An Giang năm 2012*

Hệ thống đường xã của tỉnh An Giang hiện nay phổ biến là đường dành cho xe 2 bánh, xe ba gác, xích lô đạp, chịu tải 1 - 2 tấn, ô tô không lưu thông được. Kết cấu mặt đường chủ yếu là đường CP + đất (81,1%), chiều rộng mặt đường hẹp (từ 1,5 - 2 m); riêng các tuyến đường đến trung tâm xã đều được trải nhựa, chiều rộng mặt đường khoảng 3,5 m cho phép xe ô tô lưu thông. Tuy nhiên, tỉ lệ đường BTXM còn rất thấp (6,1%), chất lượng đường xấu còn cao, chiếm đến 26,0%, khó khăn cho việc lưu thông.

Mạng lưới phân bố và chất lượng của hệ thống đường xã chưa đồng đều giữa các địa phương trên địa bàn tỉnh. Nhìn chung chất lượng đường xã của tỉnh còn thấp. Những địa phương như Châu Thành, Thoại Sơn, Châu Phú có tỉ lệ chiều dài đường xã cao hơn nhiều so với các địa phương khác nhưng tỉ lệ tráng nhựa còn rất thấp, chỉ có TP. Long Xuyên, TP. Châu Đốc và TX. Tân Châu, tỉ lệ tráng nhựa là khá cao. Điều này cũng ảnh hưởng không nhỏ đến sự lưu thông hàng hóa.

Trong những gần đây, hệ thống đường xã của tỉnh An Giang có bước thay đổi đáng kể, đặc biệt là từ sau khi thực hiện Chủ trương xây dựng nông thôn mới của Chính phủ. Các tuyến đường đất trước đây dần được thay thế bằng đường đan, đường bê tông và đường nhựa, đảm bảo cho xe có thể lưu thông suốt hai mùa mưa

năng. Mặc dù có sự phân bố không đều giữa các địa phương trong tỉnh nhưng mạng lưới đường xã của tỉnh An Giang cũng khá hợp lý, nhưng về chất lượng đường thì vẫn còn hạn chế, hầu hết các tuyến đường này còn hẹp, tỉ lệ đường cấp phối đất khá cao. Vì vậy, trong thời gian tới tỉnh cần ưu tiên đầu tư nâng cấp, cải tạo hệ thống đường xã nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại và vận chuyển hàng hóa của nhân dân theo tiêu chuẩn xây dựng nông thôn mới của Chính phủ.



**Biểu đồ 2.10. Cơ cấu chất lượng đường xã tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012**

➤ **Các tuyến đường đô thị:**

Tính đến hết tháng 12/2012, ĐĐT của tỉnh An Giang có tổng chiều dài 485,4km, chiếm 9,9% chiều dài đường bộ của tỉnh. Cụ thể:

Kết cấu mặt đường:

- Đường nhựa chiếm: 63,0% với 305,9 km.
- Đường BTXM chiếm: 13,7% với 66,6 km.
- Đường CP+ đất chiếm: 23,3% với 112,9 km.

**Bảng 2.10. Hệ thống đường đô thị tỉnh An Giang phân theo địa phương năm 2012**

S T T	Đơn vị hành chính	Số tuyến	Chiều dài		Kết cấu mặt					
			Km	%	Nhựa	%	BTXM	%	CP+ Đất	%
1	TP. Long Xuyên	459	256,5	52,84	146,2	57,0	53,5	20,86	56,8	22,14
2	TP. Châu Đốc	28	16,4	3,38	16,4	100	-	-	-	-
3	H. An Phú	5	3,2	0,66	1,1	34,36	-	-	2,1	65,64
4	TX. Tân Châu	89	52,7	10,86	26,1	49,53	3,2	6,07	23,4	44,4
5	H. Phú Tân	21	11,4	2,35	8,8	77,19	-	-	2,7	22,81
6	H. Châu Phú	21	35,8	7,38	27,3	76,26	0,3	0,84	8,2	22,9
7	H. Tịnh Biên	46	20,9	4,31	8,6	41,15	2,4	11,48	9,9	47,37
8	H. Tri Tôn	23	17,8	3,67	15,5	87,08	0,4	2,25	2,0	10,67
9	H. Châu Thành	15	20,0	4,12	5,6	28,0	6,6	33,0	7,8	38,0
10	H. Chợ Mới	17	5,8	1,19	5,8	100	-	-	-	-
11	H. Thoại Sơn	86	44,8	9,23	44,5	99,33	0,3	0,67	-	-
<b>Tổng số</b>		<b>810</b>	<b>485,4</b>	<b>100</b>	<b>305,9</b>	<b>63,02</b>	<b>66,6</b>	<b>13,72</b>	<b>112,9</b>	<b>23,26</b>

*Nguồn: Xử lý từ số liệu Sở GTVT An Giang năm 2012*

Về chất lượng đường: hầu hết các tuyến ĐĐT đạt chất lượng tốt và trung bình. Tuy nhiên cũng có sự phân hóa giữa các địa phương, tỉ lệ nhựa-cứng hóa cao ở Tp. Châu Đốc và huyện Chợ Mới (100%), trong khi tỉ trọng này còn rất thấp ở huyện Châu Thành (28,0%) và huyện An Phú (34,4%).

Mạng lưới ĐĐT phân bố chủ yếu ở Tp. Long Xuyên (52,8%), các huyện còn lại có tỉ lệ ĐĐT không nhiều, đặc biệt ĐĐT ở huyện An Phú thấp nhất (0,66%), huyện Chợ Mới (1,19) và huyện Phú Tân (2,35%).

#### 2.2.2.3. Mạng lưới giao thông đường thủy

##### ❖ Khái quát chung:

Giao thông đường thủy ở An Giang đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội. Lịch sử vùng đất Nam Bộ đã gắn chặt quá trình phát triển với hệ thống giao thông thủy từ vận chuyển hàng hóa, lúa thóc đến nhu cầu sinh hoạt, giải trí... đều gắn liền với văn hóa sông nước miền tây. Trong đó, An Giang được xem là cửa ngõ của hệ thống sông Cửu Long đổ vào Việt Nam, với hai tuyến sông Tiền, sông Hậu và các tuyến kênh nội đồng thoát lũ ra Biển Tây như: Kênh Vĩnh Tế, kênh Võ Văn Kiệt, kênh Tám Ngàn...

Hệ thống giao thông thủy của An Giang khá chằng chịt, gồm 286 tuyến và hơn 600

kênh rạch với tổng chiều dài 2.446,6 km cấp 1, 2 và nhiều kênh rạch cấp 3... với 18 tuyến đường thủy dài 384,6 km do Trung ương quản lý và 22 tuyến đường thủy dài 512,3 km do tỉnh quản lý, còn lại 246 tuyến với chiều dài 1.549,7 km được phân cấp về các huyện, thị, thành phố quản lý. Chính điều đó khiến An Giang được đánh giá là một trong những địa phương có các hoạt động giao thông đường thủy rất đa dạng và phức tạp.

Đặc biệt, An Giang còn có Cửa khẩu quốc tế đường sông Vĩnh Xương (sông Tiền, thị xã Tân Châu) với lưu lượng hàng hóa vận chuyển hàng triệu tấn/năm, một cửa khẩu đường thủy khác đang được phát huy lợi thế lớn là cửa khẩu quốc gia Vĩnh Hội Đông (sông Hậu, huyện An Phú), một cảng biển Mỹ Thới (TP Long Xuyên) là cảng nước sâu với năng lực bốc xếp và sử dụng cầu cảng 2.000 máng/ca; một cảng sông nước sâu tại khu công nghiệp Bình Long (huyện Châu Phú) và hai bến thủy hàng hóa. Bên cạnh hệ thống bến phà, đò ngang có mặt khắp các huyện, thị, thành phố, trong đó có chín bến phà lớn, một bến tàu khách; 263 bến bốc xếp hàng hóa; 141 bến khách ngang sông (có động cơ), sáu xí nghiệp và cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện thủy nội địa. Hiện An Giang còn có 12 đơn vị chuyên doanh vận tải đường sông, với tổng trọng tải 30 nghìn tấn, hoạt động vận chuyển hàng hóa và tàu khách tuyến liên tỉnh; 17 cơ sở sửa chữa đóng mới phương tiện thủy nội địa...

Như vậy, hệ thống giao thông đường thủy ở An Giang rất đa dạng, thuận lợi cho vận tải đường thủy, nhất là đường thủy nội địa, nối liền với các tỉnh, thành phố trong khu vực ĐBSCL với TP Hồ Chí Minh, hướng ra Biển Tây và nước bạn Cam-pu-chia.

#### ❖ Hiện trạng mạng lưới giao thông thủy:

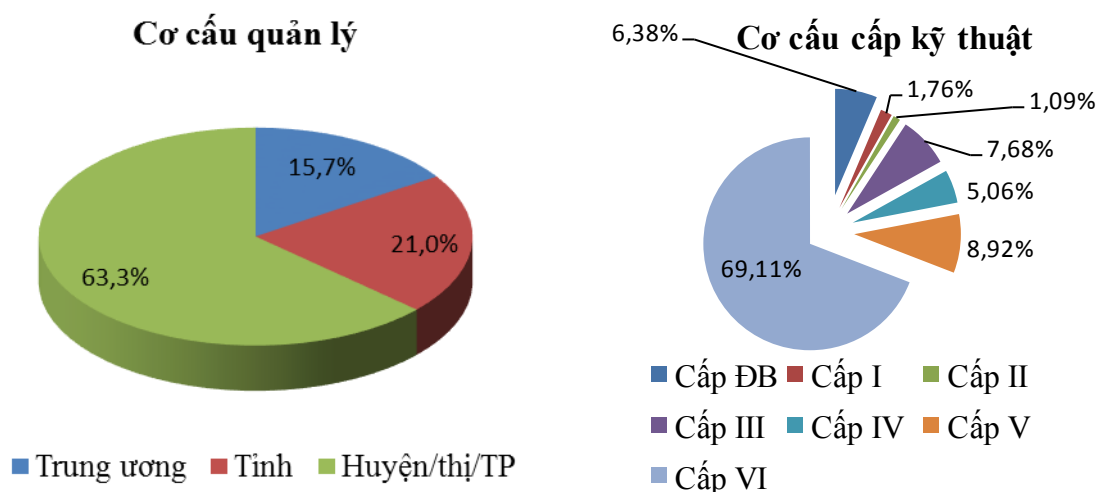
Theo số liệu của Sở GTVT An Giang, hệ thống đường thủy trên địa bàn tỉnh có 286 tuyến với tổng chiều dài 2.446,6 km, cụ thể như sau:

**Bảng 2.11. Hiện trạng hệ thống đường thủy tỉnh An Giang năm 2012**

S T T	Cấp quản lý	Số tuyến	Chiều dài (km)							
			Tổng	Cấp ĐB	Cấp I	Cấp II	Cấp III	Cấp IV	Cấp V	Cấp VI
1	Trung Ương	18	<b>384,6</b>	156,3	12,1	-	137,4	78,8	-	-
2	Tỉnh	22	<b>512,3</b>	-	31,0	26,6	50,5	37,5	152,4	241,4
3	Huyện/thị/TP	246	<b>1.549,7</b>	-	-	-	-	7,5	92,9	1.449,3
<b>Tổng</b>		<b>286</b>	<b>2.446,6</b>	<b>156,3</b>	<b>43,1</b>	<b>26,6</b>	<b>187,9</b>	<b>123,8</b>	<b>218,3</b>	<b>1.690,6</b>

*Nguồn: Sở GTVT An Giang năm 2012*

Mạng lưới đường thủy tỉnh An Giang bao gồm hệ thống sông ngòi chằng chịt với các tuyến đường thủy tự nhiên và nhân tạo, tạo điều kiện tốt cho việc đi lại và vận chuyển hàng hóa. Hệ thống sông kênh của tỉnh chủ yếu là do UBND cấp huyện, thị quản lý (63,3%). Về chất lượng nhìn chung còn thấp, đa phần đạt cấp kỹ thuật cấp VI (69,11%), đạt cấp kỹ thuật I, II chiếm tỉ lệ rất thấp.



**Biểu đồ 2.11. Cơ cấu quản lý và phân cấp kỹ thuật hệ thống đường thủy An Giang năm 2012**

➤ *Hiện trạng luồng tuyến vận tải quốc tế và liên tỉnh*

**- Sông Tiền:**

Sông Tiền là một nhánh của sông Mê Kông chảy trên lãnh thổ Việt Nam. Sông Mê Kông bắt nguồn từ cao nguyên Tây Tạng (Trung Quốc), dài 4.800 km. Đoạn sông Mê Kông chảy qua lãnh thổ Việt Nam còn gọi là sông Cửu Long, được tính từ biên giới Việt Nam - Campuchia và đổ ra biển Đông, được chia thành hai nhánh sông Tiền và sông Hậu chảy gần như song song với nhau.

Nhánh sông Tiền chảy qua lãnh thổ Việt Nam dài 230 km, qua các tỉnh Đồng Tháp, An Giang, Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre, và Trà Vinh. Đến TP. Đoạn sông chảy qua An Giang dài 82km, qua các huyện Phú Tân, Chợ Mới, điểm đầu tại biên giới Campuchia, điểm cuối tại ranh tỉnh Đồng Tháp. Đoạn tuyến này có cấp kỹ thuật loại đặc biệt, chiều rộng lòng sông 1000 m, độ sâu luồng 38 m, cho phép tàu có tải trọng 10.000 tấn, sà lan 2.400 tấn qua được. Đây là tuyến giao thông thủy quan trọng không chỉ của An Giang mà còn là hành lang vận tải quan trọng kết nối Đồng Tháp-An

Giang-Campuchia.

**- Sông Hậu:**

Sông Hậu là một trong hai nhánh của sông Cửu Long, có chiều dài 220 km, bắt đầu từ xã An Khánh, huyện Châu Phú, tỉnh An Giang chảy gần như song song với sông Tiền qua các tỉnh, thành: An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Vĩnh Long, Trà Vinh, Sóc Trăng và đổ ra biển Đông qua cửa Tranh Đề và cửa Định An. Đoạn sông Hậu qua địa phận tỉnh đoạn chảy qua An Giang dài 102,2 km, qua Tp. Châu Đốc, Long Xuyên. Điểm đầu tại biên giới Campuchia (xã Khánh An), điểm cuối giao kênh Rạch Sỏi-Hậu Giang, ranh Tp. Cần Thơ. Đoạn tuyến này có chiều rộng từ 500 - 900 m, chiều sâu trung bình từ 23 m, sông đạt cấp kỹ thuật loại đặc biệt, cho phép tàu có tải trọng 10.000 tấn, sà lan 2.000 tấn qua được. Đây là tuyến giao thông thủy quan trọng nối liền trung tâm tỉnh với các huyện thị khác, đồng thời là hành lang vận tải thủy kết nối Tp. Cần Thơ-An Giang-Campuchia.

Sông Hậu và sông Tiền nối với nhau bằng các hệ thống sông tự nhiên và kênh đào như: kênh Tân Châu, Châu Đốc, sông Vàm Nao, kênh Lấp Vò - Sa Đéc, kênh Chợ Lách, sông Mang Thít và rạch Trà Ôn. Tất cả những tuyến vận tải thủy chính đi qua các tỉnh, thành phố ở ĐBSCL đều nối với sông Hậu ra cửa biển Tranh Đề. Vì vậy, đây là tuyến giao thông thủy quan trọng của cả vùng ĐBSCL, giúp cho việc vận chuyển nội vùng và với TP. Hồ Chí Minh, Campuchia.

**- Kênh Vĩnh Tế:**

Kênh Vĩnh Tế là công trình lớn về giao thông, vận tải, thủy lợi. Bắt đầu đào từ năm 1819, kênh đào song song với đường biên giới Việt Nam - Campuchia, bắt đầu từ bờ Tây sông Châu Đốc thẳng nối giáp với sông Giang Thành, thuộc thị xã Hà Tiên, tỉnh Kiên Giang. Kênh hoàn thành với chiều dài 205 dặm rưỡi (91 km), rộng 7 trượng 5 thước (25 m), sâu 6 thước (3 m). Đoạn chạy qua địa bàn tỉnh An Giang dài 46 km, bắt đầu từ ngã ba sông Châu Đốc đến ranh TX. Hà Tiên, chiều rộng luồng từ 30-50 m, chiều sâu luồng là 3 m, đạt cấp III-IV kỹ thuật đường thủy nội địa. Là hành lang vận tải thủy quan trọng kết nối Tp. Châu Đốc và tỉnh Kiên Giang.

**- Kênh Tám Ngàn:**

Với chiều dài 63 km đi qua địa bàn các huyện Châu Phú, Tri Tôn (An Giang) và

huyện Hòn Đất (Kiên Giang). Đoạn qua đại bàn tỉnh An Giang có chiều dài 26 km, bắt đầu từ ngã ba kênh Mạc Cần Dung, điểm cuối tại ranh tỉnh Kiên Giang. Chiều rộng tuyến là 18 m, chiều sâu luồng 3 m, đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

**- Kênh Tri Tôn:**

Là một con kênh đổ ra sông Hậu, kênh có chiều dài 63 km. Kênh Tri Tôn chảy qua các tỉnh Kiên Giang, An Giang. Đoạn qua địa bàn tỉnh An Giang có chiều dài 40 km, bắt đầu từ cầu Vĩnh Tre, sông Hậu, điểm cuối tại ranh tỉnh Kiên Giang. Chiều rộng tuyến là 11m, chiều sâu luồng 2,1 m, đạt cấp III-IV kỹ thuật đường thủy nội địa.

➤ **Sông, kênh do Tỉnh quản lý**

Tổng chiều dài sông kênh rạch do Tỉnh quản lý là 512,3 km, đa số đạt cấp V, cấp VI. Đáp ứng được nhu cầu sản xuất và đi lại của người dân địa phương.

**Bảng 2.12. Hệ thống sông, kênh do Tỉnh quản lý năm 2012**

STT	Sông, kênh	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)	Chiều sâu (m)	Cấp kỹ thuật
1	Sông Hậu	31,0	500,0	5,0	I
2	Sông Bình Di	11,4	180,0	10,0	II
3	Sông Châu Đốc	26,3	300,0	11,0	III
4	Sông Cái Vừng	21,2	345,0	13,0	III
5	Nhánh cù Lao Giêng-Sông Tiền	15,2	80-120	9,0	II
6	Kênh Vĩnh Tế	37,5	30-40	3,0	IV
7	Kênh Đào	17,0	8	2,5	VI
8	Kênh Trà Sư	25,7	15-20	2,3	V
9	Kênh Cần Thảo	20,5	10,0	2,5	VI
10	Kênh 10 Châu Phú	38,9	14,0	2,8	V
11	Kênh Núi Chóc Năng Gù	39,0	13,0	2,0	VI
12	Kênh T5	11,0	20,0	3,0	V
13	Nhánh kênh Rạch Giá- Long Xuyên	3,0	30,0	2,5	III
14	Kênh Bốn Tổng	25,0	7-10	2,0	VI
15	Kênh Mạc Cần Dung	21,5	15-20	2,5	V
16	Kênh Chắt Cà Dao	13,2	10,0	2,0	VI
17	K.Sóc Triết-K.Tĩnh Đội-K.Ba Thê	28,3	12,0	2,5	V
18	Kênh ranh Tịnh Biên-Châu Phú-Châu Đốc	27,5	7,0	1,5	VI
19	Kênh ranh Châu Thành-Châu Phú	16,1	6,0	2,0	VI
20	Kênh Ninh Phước II	35,3	8,0	2,0	VI
21	Kênh ranh An Giang-Kiên Giang	25,5	6,0	2,0	VI
22	Kênh Tân Huệ	22,3	8,0	0,6	VI

Nguồn: Sở GTVT An Giang năm 2012

➤ **Sông, kênh do huyện quản lý**

Tổng chiều dài sông kênh rạch do huyện quản lý là 1.549,7 km, đa số đạt cấp VI.



Đáp ứng được nhu cầu sản xuất và đi lại của người dân địa phương.

**Bảng 2.13. Hệ thống sông, kênh do huyện quản lý năm 2012**

STT	Huyện/Thị	Số tuyến	Chiều dài (km)			
			Tổng	Cấp IV	Cấp V	Cấp VI
1	TP. Long Xuyên	26	108,0	7,5	2,3	98,3
2	TP. Châu Đốc	4	29,2	-	-	29,2
3	H. An Phú	11	54,2	-	5,2	49,0
4	TX. Tân Châu	4	28,1	-	11,4	16,7
5	H. Phú Tân	14	140,7	-	9,4	131,4
6	H. Châu Phú	9	143,1	-	-	143,1
7	H. Tịnh Biên	28	100,0	-	7,9	92,1
8	H. Tri Tôn	20	162,8	-	17,1	145,7
9	H. Châu Thành	57	313,4	-	37,6	275,8
10	H. Chợ Mới	37	190,3	-	-	190,3
11	H. Thoại Sơn	36	279,8	-	2,0	277,8
<b>Tổng</b>		<b>246</b>	<b>1.549,7</b>	<b>7,5</b>	<b>92,9</b>	<b>1.449,3</b>

Nguồn: Sở GTVT An Giang năm 2012

❖ **Hệ thống cảng-bến thủy nội địa:**

➤ **Hệ thống cảng**

- Cảng Mỹ Thới: Nằm trên sông Hậu, thuộc phường Mỹ Thạnh, Tp. Long Xuyên. Công suất 1,4 triệu tấn/năm, cảng gồm một cầu tàu dài 106 m và 7 bến phao cho tàu đến 10.000 T. Tổng diện tích 4,26 ha, trong đó diện tích kho 5.900 m<sup>2</sup>, diện tích bãi hàng 10.500 m<sup>2</sup>.

- Cảng Bình Long: Nằm trên sông Hậu, thuộc thị trấn Cái Dầu, huyện Châu Phú. Công suất 0,2 triệu tấn/năm, gồm 2 bến tàu đến 500 T dài 100 m. Tổng diện tích 2,1 ha, trong đó diện tích kho 6.159 m<sup>2</sup>, diện tích bãi hàng 3.200 m<sup>2</sup>.

- Cảng nhà máy xi măng An Giang: Nằm trên sông Hậu, thuộc phường Mỹ Thạnh, Tp. Long Xuyên, có khả năng tiếp nhận tàu 1.500 T.

- Cảng Công ty bê tông ly tâm An Giang: Nằm trên sông Hậu, thuộc phường Mỹ Thới, Tp. Long Xuyên.

➤ **Bến thủy**

- Số bến thủy nội địa thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ Đường thủy nội địa Cái

Dầu là 101 bến được công bố giấy phép hoạt động.

- Số bến thủy nội địa thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ Đường thủy nội địa Long Xuyên là 187 bến, trong đó có 170 bến được công bố giấy phép hoạt động.

- Bến thủy nội địa do tỉnh quản lý: Hiện nay tỉnh đã cấp giấy phép hoạt động cho 20 bến thủy nội địa. Ngoài ra, số lượng bến thủy nội địa đang hoạt động nhưng chưa được cấp phép còn rất nhiều nên gây khó khăn cho công tác quản lý.

- Bến tàu khách: ở khu vực bờ kè sông Hậu trên đường Lê Thị Nhiên, thuộc phường Mỹ Long, Tp. Long Xuyên. Là bến tạm để phục vụ du lịch.

#### ➤ **Bến phà và bến khách ngang sông**

Tính đến năm 2012, An Giang có 10 bến phà và 141 bến khách ngang sông đang hoạt động, phục vụ nhu cầu đi lại, giao lưu trao đổi hàng hóa của người dân trong khu vực.

### **2.2.3. Hoạt động vận tải**

#### *2.2.3.1. Doanh thu vận tải*

**Bảng 2.14. Doanh thu hoạt động vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 – 2012**

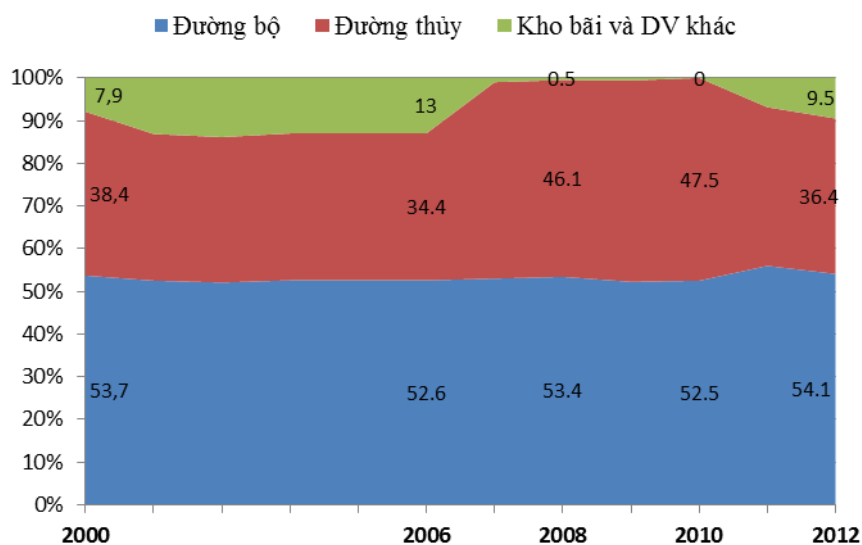
Đơn vị: Triệu đồng

Nội dung	2000	2008	2010	2012
<b>Doanh thu vận tải</b>	635.700	1.535.837	2.233.687	2.435.292

*Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

Trong những năm qua, tình hình kinh tế - xã hội tỉnh An Giang có những chuyển biến tích cực, hạ tầng GTVT được đầu tư nâng cấp, đời sống nhân dân dần được cải thiện nên nhu cầu vận chuyển, đi lại, du lịch, nghỉ ngơi, giải trí ngày càng tăng. Vì vậy, doanh thu vận tải cũng có sự gia tăng. Doanh thu ngành vận tải tăng liên tục, thời kỳ 2000-2012 tăng 3,8 lần, từ 635.700 triệu đồng lên 2.435.292 triệu đồng.

Bảng trên cho thấy, doanh thu của ngành vận tải tỉnh An Giang có tăng nhưng không đều trong giai đoạn 2000 - 2012. Trong vòng 12 năm, doanh thu đã tăng 3,8 lần. Nhìn chung, doanh thu vận tải đóng góp vào GDP của tỉnh có xu hướng tăng nhưng không đáng kể, giai đoạn đầu tăng nhẹ, từ năm 2000-2006 tăng 0,26% , sau đó giảm 0,84% năm 2008. Từ năm 2008-2010 tăng 0,69%, đến năm 2012 lại giảm mạnh 1,19%. Doanh thu của ngành vận tải có sự thay đổi do tác động khách quan của nền kinh tế.



**Biểu đồ 2.12. Cơ cấu doanh thu vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012**

Doanh thu vận tải của hai lĩnh vực đường bộ, đường thủy đều tăng, nhưng vận tải đường bộ chiếm tỉ trọng cao nhất so với vận tải đường thủy và hoạt động bốc xếp, kho bãi. Điều đó cho thấy, vận tải đường bộ là ngành giữ vai trò quan trọng trong hệ thống GTVT của tỉnh.

#### 2.2.3.2. Năng lực vận tải

- Với sự phát triển nhanh của ngành GTVT trong thời gian qua đã góp phần đáng kể vào sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh An Giang. Khối lượng vận tải hàng hóa và hành khách liên tục tăng với tốc độ nhanh.

**Bảng 2.15. Khối lượng vận tải của tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012**

KLVT	Đơn vị	2000	2005	2010	2012
<b>Hàng hóa</b>	Nghìn tấn	2.582	14.845	20.248	17.155
	Nghìn tấn.km	383.756	986.802	2.405.740	1.548.339
<b>Hành khách</b>	Nghìn người	18.729	40.123	65.538	67.804
	Nghìn người.km	864.833	1.654.469	1.629.020	1.737.351

*Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

+ Khối lượng vận chuyển hàng hóa giai đoạn 2000-2012 tăng 6,6 lần, giai đoạn 2000-2010 tăng liên tục từ 2.582 nghìn tấn năm 2000 lên 20.248 nghìn tấn năm 2010 (tăng 7,9 lần), giai đoạn từ 2010-2012 giảm nhẹ (1,2 lần). Hàng hóa vận chuyển chủ yếu của tỉnh là các mặt hàng nông sản (gạo, hoa màu, thủy sản đông lạnh,...); hàng thủ công mỹ nghệ; hàng tiêu dùng; vật tư nông nghiệp,... xuất đi các tỉnh, thành vùng ĐBSCL, Đông Nam Bộ,

nước bạn Campuchia và nhập về các nguyên, nhiên liệu; máy móc thiết bị,...

+ Khối lượng luân chuyển hàng hóa trong giai đoạn này tăng 4,0 lần, từ 383.756 nghìn tấn.km năm 2000 lên 1.548.339 nghìn tấn.km năm 2012. Nếu như trước đây, hàng hóa của An Giang chỉ vận chuyển đi các tỉnh lân cận như Đồng Tháp, Kiên Giang, TP. Cần Thơ thì hiện nay với sự phát triển của mạng lưới GTVT khoảng cách này ngày càng xa. Hàng hóa của An Giang có thể vận chuyển đi các tỉnh vùng ĐBSCL, ĐNB và Campuchia dễ dàng và thuận lợi hơn. Với khoảng cách vận chuyển xa dần cho thấy An Giang ngày càng tạo mối liên kết sâu rộng với các tỉnh, thành phố vùng trong và ngoài nước.

+ Khối lượng vận chuyển và luân chuyển hành khách trong giai đoạn 2000-2012 đều tăng liên tục. Khối lượng vận chuyển hành khách trong giai đoạn 2000-2012 tăng 3,6 lần, từ 18.729 nghìn người năm 2000 lên 67.804 nghìn người. Khối lượng luân chuyển hành khách trong giai đoạn này tăng gấp 2 lần, từ 864.833 nghìn người.km năm 2000 lên 1.737.351 nghìn người.km.

+ Tốc độ tăng trưởng của từng loại hình vận tải có sự khác biệt khá lớn. KLVC hàng hóa có tốc độ tăng trưởng mạnh nhất, kể đến là KLLC hàng hóa. Tuy nhiên, hai loại hình này có tốc độ tăng trưởng không liên tục, từ năm 2010 trở lại đây tốc độ tăng trưởng của vận tải hàng hóa giảm mạnh do tình hình khách quan về biến động kinh tế trong cả nước cũng như của tỉnh An Giang. KLVC và KLLC của hành khách, mặc dù tốc độ tăng trưởng thấp hơn nhưng tăng liên tục qua các năm. Điều này chứng tỏ hệ thống giao thông đã ngày càng được hoàn thiện.

- Hoạt động vận tải theo loại hình vận tải có sự khác biệt lớn: Đối với vận tải hành khách, đường bộ đảm nhận chủ yếu (trên 70%); ngược lại, đối với vận tải hàng hóa thì đường thủy có vai trò thiết yếu (gần 80%).

**Bảng 2.16. Cơ cấu khối lượng hàng hóa và hành khách vận chuyển phân theo loại hình vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 – 2012. (Đơn vị: %)**

Năm	KLVC hàng hóa		KLVC hành khách	
	Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
<b>2000</b>	14,1	85,9	79,7	20,3
<b>2005</b>	21,0	79,0	90,3	9,7
<b>2010</b>	28,6	71,4	99,9	0,1
<b>2012</b>	22,6	77,4	100	0

*Nguồn: Xử lý số liệu từ Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

+ Hoạt động vận tải hàng hóa trong giai đoạn 2000 - 2012:

**Bảng 2.17. KLVC và KLLC hàng hóa phân theo loại hình vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 - 2012**

*Đơn vị: KLVC: nghìn tấn; KLLC: nghìn tấn.km*

Năm	KLVC hàng hóa			KLLC hàng hóa		
	Tổng số	Đường bộ	Đường thủy	Tổng số	Đường bộ	Đường thủy
<b>2000</b>	<b>2.582</b>	365	2.217	<b>383.756</b>	41.717	342.039
<b>2005</b>	<b>14.845</b>	3.111	11.734	<b>986.802</b>	118.000	868.802
<b>2008</b>	<b>15.503</b>	2.953,7	12.549,7	<b>1.759.374</b>	135.821	1.623.893
<b>2010</b>	<b>20.248</b>	5.781	14.467	<b>2.405.740</b>	159.877	2.245.863
<b>2012</b>	<b>17.155</b>	3.880	13.275	<b>1.584.339</b>	224.979	1.323.360

*Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

• Vận tải đường bộ: KLVC tăng 10,6 lần, KLLC tăng 5,4 lần, cự li vận chuyển trung bình giảm từ 114,3 km còn 58 km. Sự phát triển của mạng lưới giao thông đường bộ tỉnh An Giang giúp cho việc vận chuyển nhanh chóng và thuận tiện hơn. Vì vậy, các loại hàng hóa đòi hỏi thời gian vận chuyển nhanh, có khối lượng không quá lớn sẽ lựa chọn loại hình vận tải này vì những lợi thế của nó. Do đó, trong thời gian qua KLVC hàng hóa bằng đường bộ không ngừng tăng, tuy nhiên khoảng cách vận chuyển có chiều hướng giảm. Điều này cho thấy, vận tải đường bộ của tỉnh đang ngày càng cạnh tranh gay gắt với vận tải thủy.

• Vận tải đường thủy: KLVC tăng 6,0 lần; KLLC tăng 3,9 lần, cự li vận chuyển trung bình giảm từ 154,3 km xuống còn 99,7 km. Mặc dù KLVC và KLLC hàng hóa bằng đường thủy tăng thấp hơn so với đường bộ song mạng lưới vận tải thủy cũng có vai trò quan trọng trong hệ thống giao vận tải của tỉnh. Các mặt hàng vận chuyển chủ yếu là có khối lượng lớn, cồng kềnh (gạo, vật liệu xây dựng, hàng thủ công mỹ nghệ,...), không đòi hỏi tốc độ nhanh.

Tóm lại, trong vận tải hàng hóa của tỉnh An Giang thì vận tải bằng đường thủy chiếm ưu thế (77,4% tổng KLVC năm 2012) do những ưu thế của nó, đồng thời mạng lưới giao thông đường bộ của tỉnh còn nhiều hạn chế nên khoảng cách vận tải đường bộ có xu hướng giảm nhiều so với đường thủy.

+ Hoạt động vận tải hành khách trong giai đoạn 2000 - 2012:

• Vận tải đường bộ: KLVC tăng 4,5 lần, KLLC tăng 3,5 lần, cự li vận chuyển trung bình giảm từ 33,1 km xuống 25,6 km. Nguyên nhân của sự gia tăng này là do những ưu điểm của vận tải đường bộ, đó là việc vận chuyển nhanh và thuận tiện nên

người dân lựa chọn loại hình vận tải này là chủ yếu.

• Vận tải đường thủy (2000-2010): KLVC giảm mạnh (69 lần), KLLC giảm rất mạnh (208,9 lần), cự li vận chuyển trung bình giảm từ 97,5 km xuống còn 32,3km. Trong vận tải hành khách thì loại hình vận tải thủy không có ưu thế. Ở An Giang, hành khách đi lại bằng đường thủy chủ yếu là qua đò, phà do hệ thống cầu chưa đủ đáp ứng hoặc những địa bàn vùng nông thôn có mạng lưới đường bộ chưa phát triển.

**Bảng 2.18. KLVC và KLLC hành khách phân theo loại hình vận tải tỉnh An Giang giai đoạn 2000 – 2012**

*Đơn vị: KLVC: nghìn người; KLLC: nghìn người.km*

Năm	KLVC hành khách			KLLC hành khách		
	Tổng số	Đường bộ	Đường thủy	Tổng số	Đường bộ	Đường thủy
<b>2000</b>	<b>18.729</b>	14.929	3.800	<b>864.833</b>	494.300	370.533
<b>2005</b>	<b>40.123</b>	36.216	3.907	<b>1.654.469</b>	1.495.565	158.904
<b>2008</b>	<b>63.638,2</b>	63.557,7	80,5	<b>1.696.971</b>	1.692.490	4.481
<b>2010</b>	<b>65.538</b>	65.483	55	<b>1.629.020</b>	1.627.246	1.774
<b>2012</b>	<b>67.804</b>	67.804	-	<b>1.737.351</b>	1.737.351	-

*Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

Như vậy, đối với vận tải hành khách thì vận tải đường bộ chiếm ưu thế. Năm 2012, KLVC đường bộ chiếm 100%. Điều này chứng tỏ, giao thông đường bộ có vai trò lớn trong việc đi lại của nhân dân.

- Cự li vận chuyển trung bình:

+ Cự li vận chuyển hàng hóa trung bình:

**Bảng 2.19. Cự li vận chuyển hàng hóa trung bình của An Giang giai đoạn 2000 - 2012**

*Đơn vị: km*

Năm	2000	2005	2008	2010	2012
<b>Tổng số</b>	148,6	66,5	111,5	118,8	92,4
<b>Đường bộ</b>	114,3	37,9	46,0	27,7	58
<b>Đường thủy</b>	154,3	74,0	129,4	155,2	99,7

*Nguồn: Xử lý số liệu từ Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

Giai đoạn 2000 - 2012, cự li vận chuyển hàng hóa trung bình của tỉnh bằng đường bộ và đường thủy có sự thay đổi. Giai đoạn 2000-2005, cự li vận chuyển bằng đường bộ và đường thủy đều giảm mạnh, đường bộ giảm khoảng 3 lần, đường thủy giảm 2,1 lần. Giai đoạn 2005-2010, cự li vận chuyển hàng hóa trung bình bằng đường bộ có tăng nhẹ từ năm 2005-2008, sau đó giảm; trong khi đó cự li vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy lại tăng mạnh (tăng 2,1 lần). Giai đoạn 2010-2012, cự li vận chuyển hàng hóa trung

biên của tỉnh bằng đường bộ và đường thủy đều có chiều hướng giảm. Cụ li vận chuyển trung bình của hàng hóa có nhiều biến động là do ảnh hưởng của sự biến động của nền kinh tế cả nước nói chung và của tỉnh An Giang nói riêng. Tuy nhiên, cụ li vận chuyển bằng đường thủy luôn cao hơn so với đường bộ. Điều này cho thấy giao thông đường thủy giữ vai trò quan trọng trong vận chuyển hàng hóa.

+ Cụ li vận chuyển hành khách trung bình:

**Bảng 2.20. Cụ li vận chuyển hành khách trung bình của An Giang giai đoạn 2000 – 2012 (Đơn vị: km)**

Năm	2000	2006	2008	2010	2012
<b>Tổng số</b>	46,2	41,2	26,7	24,9	25,6
<b>Đường bộ</b>	33,1	41,3	26,6	24,8	25,6
<b>Đường thủy</b>	97,5	40,7	55,7	32,3	-

*Nguồn: Xử lý số liệu từ Niên giám Thống kê tỉnh An Giang năm 2000, 2012.*

Cụ li vận chuyển hành khách trung bình của tỉnh nhìn chung là chưa cao và có xu hướng giảm, chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân trong tỉnh và các tỉnh lân cận. Từ năm 2000-2012, cụ li vận chuyển hành khách trung bình của tỉnh giảm 1,8 lần. Trong đó đường bộ giảm 1,3 lần, đường thủy giảm khoảng 3 lần. Nguyên nhân chủ yếu của sự suy giảm này là do sự hạn chế của các phương tiện vận tải công cộng và sự tác động khách quan của nền kinh tế. Tuy nhiên, cụ li vận chuyển trung bình của đường thủy cao hơn so với đường bộ. Điều này cho thấy giao thông đường thủy có vai trò rất quan trọng đối với hệ thống GTVT của An Giang.

#### 2.2.3.3. Vận tải đường bộ

##### ❖ Phương tiện vận tải

Tính đến tháng cuối năm 2012, phương tiện vận tải hàng hóa chiếm 58,7%, phương tiện vận tải hành khách chiếm 41,3%. Giai đoạn 2000- 2012, tốc độ tăng trưởng phương tiện vận tải đường bộ của tỉnh An Giang trung bình là 20,1%. Riêng các loại phương tiện vận tải hàng hóa có tốc độ tăng trưởng cao hơn so với phương tiện vận tải hành khách (25,3% so với 14,9%). Mặt khác, tốc độ tăng trưởng bình quân hằng năm của KLVC và KLLC bằng đường bộ rất cao. KLVC hàng hóa tăng bình quân 21,8 %/năm, KLLC hàng hóa tăng 15,1 %/năm; KLVC hành khách tăng 13,4 %/năm, KLLC hành khách tăng 11 %/năm.

**Bảng 2.21. Phương tiện vận tải đường bộ tỉnh An Giang năm 2012***Đơn vị: chiếc*

STT	Loại phương tiện	Tổng số
<b>I</b>	<b>Vận tải hàng hóa</b>	<b>6.723</b>
1	Ô tô tải	6.723
<b>II</b>	<b>Vận tải hành khách</b>	<b>5772</b>
1	Ô tô khách từ 5 ghế trở lên	5.239
2	Ô tô 4 chỗ ngồi	533
<b>III</b>	<b>Xe máy chuyên dụng</b>	<b>490</b>
1	Xe bánh lốp	90
2	Xe bánh sắt	109
3	Xe bánh xích	291

*Nguồn: Sở GTVT An Giang năm 2012.*

Ngoài các phương tiện vận tải được thống kê trên, tỉnh An Giang còn có các phương tiện vận tải công cộng xe buýt. Hiện nay, An Giang có 143 xe buýt hoạt động và 04 xe dự phòng.

**Bảng 2.22. Hiện trạng các tuyến và số lượng xe buýt tỉnh An Giang năm 2012**

S T T	Tuyến xe buýt	Cự ly	Mã số tuyến	Số p/tiện hoạt động trên tuyến	Số trạm dừng trên tuyến
<b>1</b>	Long Xuyên-Xuân Tô	94	67.01	41	167x2
<b>2</b>	Long Xuyên-Vọng Thê	45	67.02	14	72x2
<b>3</b>	Lộ Tẻ (C.Thành)-Ba Chúc	57	67.03	15	89x2
<b>4</b>	Châu Đốc-Khánh Bình	40	67.04	12	67x2
<b>5</b>	Tịnh Biên-Tri Tôn	24	67.05	09	35x2
<b>6</b>	Châu Giang-Tân An	20	67.06	08	51x2
<b>7</b>	Năng Gòn-Tân Châu	51	67.07	16	85x2
<b>8</b>	An Hòa-Thuận Giang	32	67.08	12	64x2
<b>9</b>	An Hòa-Chợ Mới	32	67.09	12	50x2
<b>10</b>	Ngã ba Cựu hội-phà Cao Lãnh	15	67.10	4	26x2

*Nguồn: Sở GTVT An Giang năm 2012*❖ **Hệ thống bến xe**➤ **Bến xe khách:**



- Bến xe Long Xuyên: Vị trí tại phường Mỹ Quý, Tp. Long Xuyên. Hiện đang xây dựng bến xe mới tại cuối đường Phạm Cự Lượng nối dài, phường Mỹ Quý, Tp. Long Xuyên để thay thế bến xe hiện hữu.

- Bến xe Bình Khánh: Vị trí tại phường Bình Khánh, Tp. Long Xuyên, với tổng diện tích 5.200 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 3.

- Bến xe Mai Linh: Nằm trên QL.91 tại phường Mỹ Quý, Tp. Long Xuyên, với tổng diện tích 3.280 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 4.

- Bến xe Châu Đốc: Vị trí tại phường Vĩnh Mỹ, Tp. Châu Đốc, với tổng diện tích 36.000 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 3.

- Bến xe Tân Châu: Vị trí tại phường Long Thạnh, TX. Tân Châu, với tổng diện tích 6.000 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 3.

- Bến xe Chợ Mới: Nằm trên ĐT.942 tại TT. Chợ Mới, với tổng diện tích 7.800 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 4.

- Bến xe Phú Mỹ: Nằm trên ĐT.954 tại TT. Phú Mỹ, huyện Phú Tân, với tổng diện tích 2.500 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 4.

- Bến xe Chợ Vàm: Vị trí tại TT. Chợ Vàm, huyện Phú Tân, với tổng diện tích 680 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 6.

- Bến xe Khánh Bình: Nằm trên ĐT.957 tại TT. Khánh Bình, huyện An Phú, với tổng diện tích 3.000 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 4.

- Bến xe Xuân Tô: Nằm trên QL.91 tại TT. Tịnh Biên, với tổng diện tích 2.400m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 5.

- Bến xe Chi Lăng: Nằm trên ĐT.948 tại TT. Chi Lăng, huyện Tịnh Biên, với tổng diện tích 2.500 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 4.

- Bến xe Núi Sập: Nằm trên ĐT.943 tại TT. Núi Sập, huyện Thoại Sơn, với tổng diện tích 2.000 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 5.

- Bến xe Óc Eo: Nằm trên ĐT.943 tại TT. Óc Eo, huyện Thoại Sơn, với tổng diện tích 1.900 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 5.

- Bến xe Tri Tôn: Nằm trên đường Ngô Quyền, khóm 3, TT. Tri Tôn, với tổng diện tích 4.500 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 3.

- Bến xe Lộ Tẻ: Nằm trên QL.91, tại ngã ba Lộ Tẻ, xã Khánh Bình, huyện Châu Thành, với tổng diện tích 2.400 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến loại 5.

➤ **Bến xe tải:**

- Bến xe hàng số 1: Nằm trên đường Lương Thế Vinh, phường Mỹ Long, Tp. Long Xuyên với tổng diện tích 2.157 m<sup>2</sup>.

- Bến xe tải: Nằm trên ĐT.942 tại TT. Chợ Mới với diện tích khoảng 600 m<sup>2</sup>.

➤ **Trạm dừng nghỉ:**

- Trạm dừng nghỉ Thần Tài: Nằm trên QL.91, tại xã Bình Hòa, huyện Châu Thành.

- Trạm dừng nghỉ Thái Hân: Nằm trên QL.91, gần UBND thị trấn Nhà Bàng, huyện Tịnh Biên.

➤ **Điểm đỗ xe taxi:** Hiện nay tỉnh An Giang đang khai thác 26 điểm đỗ Taxi. Trong đó Tp. Long Xuyên có 16 điểm đỗ, với 43 xe, trung bình mỗi điểm đỗ từ 2-4 xe; Tp. Châu Đốc có 10 điểm, với 23 xe, mỗi điểm đỗ trung bình từ 1-4 xe.

#### 2.2.4.3. Vận tải đường thủy

##### ❖ **Vận tải trên các tuyến, luồng**

An Giang là tỉnh có nhiều ưu thế để phát triển GTVT đường sông nên đây cũng là loại hình vận tải quan trọng của tỉnh, đặc biệt trong việc vận chuyển hàng hóa. Trong vận tải đường thủy của tỉnh, vận tải hàng hóa chiếm tỉ trọng lớn trong khối lượng vận tải do đường thủy có ưu điểm là vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn và chi phí vận chuyển thấp mang lại hiệu quả cao.

Giai đoạn 2000 - 2012, KLVC hàng hóa tăng bình quân 16,1 %/năm và KLLC hàng hóa tăng 11,9 %/năm, mặt hàng vận chuyển chủ yếu là vật liệu xây dựng, hàng nông sản,... Đối với vận tải hành khách, KLVC và KLLC có xu hướng giảm mạnh (KLVC giảm bình quân 29,7 %/năm, KLLC giảm bình quân 35,9 %/năm) do hệ thống đường bộ ngày càng phát triển và đảm nhận chủ yếu vai trò vận chuyển hành khách.. Vận tải hành khách bằng đường sông của An Giang hiện nay chủ yếu là các bến khách ngang sông, các phà vượt sông, đi lại của nhân dân trên các sông, kênh, rạch.

##### ❖ **Phương tiện vận tải**

Do mạng lưới giao thông đường thủy của An Giang phát triển khá mạnh nên số lượng các phương tiện đường thủy nội địa là khá lớn, có tổng số 17.775 phương tiện các loại có giấy phép đăng ký. Ngoài ra, còn nhiều phương tiện chưa đăng ký hoạt động nên chưa được quản lý đầy đủ. Hầu hết các phương tiện thủy nội địa có chất lượng khá tốt, đáp ứng được nhu cầu vận tải của tỉnh. Trong năm 2012, vận tải hàng hóa đạt 1.167.150,3 tấn và vận tải hành khách là 15.412 người.

Tỉnh An Giang có hệ thống sông ngòi, kênh rạch khá chằng chịt, gồm 286 tuyến và hơn 600 kênh rạch với tổng chiều dài 2.446,6 km cấp 1, 2 và nhiều kênh rạch cấp 3. Vì

vậy, An Giang được đánh giá là một trong những địa phương có các hoạt động giao thông đường thủy rất đa dạng và phức tạp.

Tính đến cuối năm 2012, An Giang có tổng cộng 38 chiếc phà (từ 10 đến 500 tấn) và 450 chiếc trệt đồ lớn nhỏ đủ loại (từ 10 đến 100 khách).

**Bảng 2.23. Số lượng bến phà và bến khách ngang sông phân theo địa phương trong tỉnh năm 2012**

STT	Huyện/Thị	Bến phà (bến)	Bến khách ngang sông (bến)
1	TP. Long Xuyên	03	09
2	TP. Châu Đốc	-	-
3	H. An Phú	01	31
4	TX. Tân Châu	03	15
5	H. Phú Tân	-	21
6	H. Châu Phú	01	18
7	H. Tịnh Biên	-	-
8	H. Tri Tôn	-	-
9	H. Châu Thành	01	08
10	H. Chợ Mới	01	33
11	H. Thoại Sơn	-	06
<b>Tổng</b>		<b>10</b>	<b>141</b>

*Nguồn: Sở GTVT An Giang năm 2012*

#### **2.2.4. Đầu mối giao thông chính**

An Giang là một trong những tỉnh ở ĐBSCL có tới 2 thành phố, đó là Tp. Long Xuyên là đô thị loại II trực thuộc tỉnh và Tp. Châu Đốc là đô thị loại III trực thuộc tỉnh. Tp. Long Xuyên là trung tâm kinh tế - chính trị, văn hóa - xã hội từ lâu đời, đồng thời cũng là đầu mối giao thông lớn của tỉnh. Châu Đốc là thành phố vừa mới được thành lập theo Nghị quyết 86/NQ-CP ngày 19/7/2013 của Chính phủ, nhưng cũng là trung tâm kinh tế, văn hóa lớn của tỉnh.

Nằm ở phía Tây của vùng ĐBSCL, An Giang nối liền một số tỉnh ở ĐBSCL và vương quốc Campuchia tạo điều kiện thuận lợi cho việc giao lưu trong và ngoài nước; gần trung tâm Tp. Cần Thơ, đây là những nơi có ngành công nghiệp phát triển mạnh, tập trung nhiều trường Đại học, Cao đẳng, Trung học chuyên nghiệp và dạy nghề có chất lượng cao.

Riêng An Giang cũng là nơi tập trung các trường Đại học, Cao đẳng, Trung học chuyên nghiệp, ngoài ra những năm gần đây ngành công nghiệp của tỉnh có sự phát triển

nhanh. Như vậy, An Giang có thị trường rộng lớn để cung cấp và tiêu thụ hàng hóa, có hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hệ thống cung cấp dịch vụ tương đối hoàn chỉnh. Tp. Long Xuyên là nơi tập trung hầu hết các cơ quan đầu não của tỉnh, các doanh nghiệp, cơ sở giáo dục, lại nằm trên trục hành lang kinh tế đô thị quốc gia và quốc tế, đầu mối giao thương hàng hóa trong tỉnh và khu vực.... Do đó, Tp. Long Xuyên có nhu cầu lưu thông rất cao, hoạt động GTVT có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và khu vực. Tại đây, có cả hai loại hình vận tải đường bộ và đường thủy.

Về đường bộ, Tp. Long Xuyên là đầu mút giao thông với 2 tuyến quốc lộ: QL.91 (đi Tp. Cần Thơ về phía Đông và đi Campuchia về phía Tây qua cửa khẩu Quốc tế Tịnh Biên), QL.80 (đi Tp. Cần Thơ và đi Kiên Giang về phía Nam). Tuyến QL.91 qua tỉnh An Giang dài 93,1 km, có điểm đầu tại ranh Tp. Cần Thơ và điểm cuối là cửa khẩu Quốc tế Tịnh Biên. Đây là tuyến giao thông quan trọng của tỉnh phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa từ Tp. Cần Thơ và các địa phương lân cận đi các tỉnh An Giang, Kiên Giang và thông thương với Vương quốc Campuchia. Đặc biệt, tuyến QL.91 là tuyến đường huyết mạch để hành khách đi từ Tp. Hồ Chí Minh, Cần Thơ, Kiên Giang, Long Xuyên lên các huyện, thị biên giới Tây Nam như Châu Đốc, Tịnh Biên, An Phú,...với lưu lượng xe lưu thông rất đông. Tuy nhiên, tuyến đường này có chất lượng chưa đồng nhất mặt đường thảm BTN, quy mô 2 làn xe, mặt đường rộng từ 10-18 m.

Bên cạnh đó, ở Tp. Long Xuyên còn có tuyến QL.80 nối An Giang, Vĩnh Long, Đồng Tháp và Kiên Giang. Toàn tuyến có chiều dài 215 km, đoạn qua địa bàn tỉnh An Giang với chiều dài 1,2 km, bắt đầu từ ranh Tp. Cần Thơ đến điểm giao giữa ranh Tp. Cần Thơ với huyện Thoại Sơn. Chất lượng đường tuyến này trung bình, mặt nhựa 7 m, nền rộng 10 m. Tuy nhiên đây cũng là nút giao thông quan trọng để giao lưu hàng hóa giữa Tp. Long Xuyên với thị trấn Vĩnh Thạnh (Tp. Cần Thơ), thị trấn Tân Hiệp, thị trấn Mong Thọ, Tp. Rạch Giá, thị trấn Hòn Đất, thị trấn Kiên Lương và Thị xã Hà Tiên (tỉnh Kiên Giang) và Thị trấn Lấp Vò (tỉnh Đồng Tháp).

Ngoài ra, An Giang còn có tuyến LQ.N1 qua địa bàn thành phố Châu Đốc, thị xã Tân Châu và thị trấn Tịnh Biên. Đây là trục giao thông quan trọng thứ năm của cả nước (bốn tuyến còn lại là QL.1A, Đường Hồ Chí Minh, Đường cao tốc Bắc-Nam và QL.50) kết nối hệ thống đường hành lang ở các tỉnh ĐBSCL dọc biên giới tây nam.

Đoạn qua địa bàn tỉnh An Giang dài 23 km, điểm đầu giao QL.91 tại thị trấn Tịnh Biên, điểm cuối tại ranh tỉnh Kiên Giang, mặt nhựa 7 m, nền rộng 9 m. Tuyến chạy dọc theo kênh Vĩnh Tế, kết nối tỉnh An Giang và Kiên Giang tạo điều kiện để người dân đi lại và giao lưu kinh tế.

Về hệ thống đường thủy, Tp. Long Xuyên là nơi có tuyến sông Hậu chảy qua. Sông Hậu có chiều dài 220 km, bắt đầu từ xã An Khánh, huyện Châu Phú, tỉnh An Giang chảy gần như song song với sông Tiền qua các tỉnh, thành: An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Vĩnh Long, Trà Vinh, Sóc Trăng và đổ ra biển Đông qua cửa Tranh Đề và cửa Định An. Đoạn qua địa phận tỉnh đoạn chảy qua An Giang dài 102,2 km, qua Tp. Châu Đốc, Long Xuyên. Điểm đầu tại biên giới Campuchia (xã Khánh An), điểm cuối giao kênh Rạch Sỏi-Hậu Giang, ranh Tp. Cần Thơ. Đoạn tuyến này có chiều rộng từ 500 - 900 m, chiều sâu trung bình từ 23 m, sông đạt cấp kỹ thuật loại đặc biệt, cho phép tàu có tải trọng 10.000 tấn, sà lan 2.000 tấn qua được. Đây là tuyến giao thông thủy quan trọng nối liền Tp. Cần Thơ, An Giang và vương quốc Campuchia.

Bên cạnh đó, trên địa bàn Tp. Long Xuyên còn có kênh Rạch Giá- Long Xuyên, kênh có ý nghĩa không kém phần quan trọng cho sự giao lưu phát triển kinh tế giữa hai tỉnh An Giang và Kiên Giang. Bắt đầu từ sông Hậu đến ranh tỉnh Kiên Giang, với chiều dài 40 km, chiều rộng luồng 30 m, chiều sâu 2,5 m, đạt cấp III đường thủy nội địa.

Ngoài ra, ở Tp. Long Xuyên còn có hệ thống các bến xe, cảng sông đủ năng lực phục vụ hoạt động vận tải. Ở đây có bến xe Long Xuyên, và bến xe Bình Khánh với cơ sở hạ tầng tương đối đầy đủ, có khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải liên tỉnh và nội tỉnh. Mặt khác, trên tuyến sông Hậu còn có cảng Mỹ Thới, đây là một cảng sông quan trọng nhất trong giao thông đường sông của tỉnh, với công suất 1,4 triệu T/năm, có khả năng tiếp nhận tàu đến 10.000 T. Bên cạnh đó trên tuyến sông Hậu thuộc địa bàn Tp. Long Xuyên còn có cảng nhà máy xi măng An Giang, có khả năng tiếp nhận tàu đến 1.500 T và cảng Công ty bê tông ly tâm An Giang.

Như vậy, về cơ sở vật chất phục vụ cho kết cấu hạ tầng GTVT, Tp. Long Xuyên được xem là tốt nhất tỉnh. Điều đó cho thấy vị trí quan trọng của Tp. Long Xuyên trong kết cấu hạ tầng GTVT tỉnh An Giang.

### **2.3. Nhận xét hiện trạng GTVT tỉnh An Giang**

### **2.3.1. Nhận xét chung**

Hệ thống giao thông toàn tỉnh đã được hình thành mạng lưới giao thông liên hoàn, có khả năng kết nối giao thông thủy-bộ và liên kết được với hệ thống giao thông các tỉnh thành lân cận. Nhưng hiện tại còn nhiều tuyến đường có chất lượng hạn chế như: bề mặt đường nhỏ, hư hỏng, nhiều vị trí bị sạt lở,...điều này ảnh hưởng đến tốc độ lưu thông, an toàn của các phương tiện tham gia giao thông.

Do ảnh hưởng của địa hình và điều kiện tự nhiên, mạng lưới GTVT của tỉnh có thể chia thành 3 khu vực với những đặc điểm riêng biệt:

➤ Khu vực phía Đông gồm huyện Chợ Mới, Phú Tân, An Phú và thị xã Tân Châu bị cắt bởi sông Tiền, sông Hậu, sông Vàm Nao, sông Châu Đốc và nhiều hệ thống sông, kênh khác, do đó hệ thống đường bộ không liên thông, phải thông qua hệ thống bến phà, bến khách ngang sông để kết nối với các huyện, tỉnh lân cận. Vì vậy, vận tải đường thủy khu vực này rất phát triển, đặc biệt là đối với vận tải hàng hóa thì đường thủy đóng vai trò chủ đạo.

➤ Khu vực phía Tây gồm huyện Tịnh Biên và Tri Tôn với chuỗi các đồi núi thấp, khả năng khai thác vận tải thủy của các tuyến sông, kênh bị hạn chế, nên việc vận chuyển hàng hóa và đi lại chủ yếu là do đường bộ đảm nhận. Tuy nhiên, do việc vận chuyển và phục vụ sản xuất nông sản nên có nhiều xe tải, xe bò kéo hoạt động dẫn đến nhiều tuyến bị xuống cấp nhanh chóng.

➤ Khu vực trung tâm gồm Tp. Long Xuyên, huyện Châu Phú, Châu Thành, Thoại Sơn và Tp. Châu Đốc, là khu vực vừa có hệ thống sông, kênh rạch dày đặc vừa có hệ thống đường bộ phát triển và phân bố rộng khắp tạo thành một mạng lưới giao thông liên hoàn, rất thuận tiện cho phát triển kinh tế và giao lưu thông thương. Do mật độ lưu thông của các phương tiện giao thông khu vực này rất đông nên một số địa điểm đang bị xuống cấp, nhất là những tuyến ven sông.

### **2.3.2. Những lợi thế và thành tựu đạt được**

Trong hơn một thập kỷ qua, ngành GTVT An Giang đã có một bước tiến đáng kể, không ngừng xây dựng và hoàn thiện cơ sở hạ tầng kỹ thuật đóng góp xứng đáng vào sự phát triển kinh tế - xã hội của Tỉnh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá – hiện đại hoá đất nước. Đồng thời đảm bảo được nhu cầu đi lại và giao lưu kinh tế giữa các địa

phương trong và ngoài tỉnh. Tính đến cuối năm 2012, toàn tỉnh đã vận chuyển được 17.155 nghìn tấn hàng hóa và 67.804 nghìn khách, đóng góp 2.435,3 tỉ đồng cho GDP của tỉnh.

Hệ thống đường bộ đã cơ bản hình thành các trục giao thông chính, tỷ lệ nhựa hóa cao (quốc lộ nhựa hóa 100%, tỉnh lộ nhựa hóa 89,5%), có khả năng phát triển bền vững. Đảm bảo lưu thông nhanh chóng, thuận tiện, an toàn, đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng gia tăng và đa dạng hóa phục vụ chiến lược phát triển về kinh tế - xã hội của Tỉnh.

Nằm trong vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL nên An Giang có vị trí chiến lược quan trọng về kinh tế, văn hóa, chính trị, xã hội, quốc phòng, an ninh trong khu vực. Để xứng đáng với vị trí đó, cơ sở hạ tầng GTVT An Giang đã gắn kết mạng lưới giao thông của Tỉnh với mạng lưới giao thông quốc gia, đảm bảo tính liên thông và chuyển tiếp liên tục giữa hệ thống giao thông đối nội trong Tỉnh với hệ thống giao thông đối ngoại, kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong vùng với cả nước và quốc tế. An Giang có đường biên giới dài 96 km, có thể liên kết với Campuchia bằng cả giao thông đường bộ và đường thủy qua 2 cửa khẩu quốc tế (Tịnh Biên, Vĩnh Xương), 2 cửa khẩu chính (Khánh Bình, Vĩnh Hội Đông), cửa khẩu phụ Bắc Đai, tất cả đều có đường giao thông kết nối trực tiếp góp phần thúc đẩy giao thương hàng hóa với nước bạn Campuchia.

Cùng với hệ thống đường bộ, hệ thống sông ngòi chằng chịt với tổng chiều dài khoảng 2.446,6 km, bao gồm 18 tuyến do Trung ương quản lý dài 384,6 km; 22 tuyến do tỉnh quản lý dài 512,3 km; 246 tuyến do huyện quản lý dài 1.549,7 km. Các tuyến chính hình thành các trục dọc và ngang liên kết toàn bộ mạng lưới với nhau tạo điều kiện tốt cho việc đi lại và vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy. Cùng với hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên sông Hậu và các sông, kênh khác là trục chính trong tỉnh, giao thông đường thủy đóng vai trò quan trọng trong lĩnh vực giao thông vận tải hàng hóa (chiếm trên 70% khối lượng vận chuyển hàng hóa của tỉnh), góp phần phát triển kinh tế xã hội của tỉnh An Giang.

Bên cạnh đó, hệ thống giao thông nông thôn cũng được đầu tư phát triển khá tốt, đáp ứng được nhu cầu kinh tế - xã hội của tỉnh, gắn kết liên hoàn với mạng lưới giao

thông, bảo đảm cho việc giao thông đi lại và vận chuyển hàng hoá đến trung tâm xã được thuận lợi và thông suốt quanh năm.

Ngoài ra, việc tổ chức sắp xếp, phân luồng tuyến cho toàn hệ thống phương tiện vận tải, hoạt động vận tải đã góp phần duy trì “mạch máu” giao thông để ổn định sản xuất và tạo thuận lợi cho nhu cầu đi lại của nhân dân, đóng góp lớn trong việc vận tải và góp phần duy trì hoạt động sản xuất, đáp ứng cơ bản phần lớn các nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội.

### **2.3.3. Những hạn chế và thách thức**

Hệ thống GTVT An Giang tuy đã đạt được nhiều thành tựu tích cực trong phát triển kinh tế-xã hội nhưng vẫn còn nhiều hạn chế và thách thức cần khắc phục như: tỷ lệ bê tông hóa, nhựa hóa đường huyện, đường liên xã còn thấp; mật độ đường tỉnh lộ còn rất thấp; nguồn vốn thực hiện quy hoạch còn khó khăn, xã hội hóa đầu tư trong giao thông còn hạn chế, nhiều tuyến đường có nguy cơ bị xâm thực nghiêm trọng,...

Tỷ lệ nhựa-cứng hóa của hệ thống đường giao thông nông thôn còn thấp, (đường xã chỉ đạt 18,9%), đường xã chủ yếu là đường đất, cấp phối. Do đó, trong những năm sắp tới cần tập trung phát triển để đảm bảo tiêu chí giao thông của chương trình nông thôn mới.

Hơn nữa, đa số đường huyện, tải trọng cầu chưa đồng bộ với tải trọng đường. Tỷ lệ cầu có tải trọng <3T còn khá lớn, hạn chế sự lưu thông của các phương tiện có tải trọng lớn. Ngoài ra, chiều rộng mặt đường của các tuyến đường huyện thường <3,5m, do đó chỉ phục vụ được phương tiện hai bánh, việc sử dụng ô tô để vận chuyển hàng hóa và đi lại rất khó khăn, chỉ thực hiện được trên một số đoạn cục bộ. Bên cạnh đó, một số huyện thị như huyện Chợ Mới, Phú Tân, TX. Tân Châu bị chia cắt bởi các tuyến sông lớn (sông Tiền, sông Hậu, sông Vàm Nao...) nên muốn liên kết với các huyện này đều phải thông qua phà, bến khách ngang sông, làm hạn chế rất nhiều thời gian cũng như tải trọng phương tiện. Mặt khác, nhiều bến đò tự phát do người dân thành lập chưa được quản lý, không đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật và biện pháp an toàn giao thông.

Là tỉnh đầu nguồn của sông Cửu Long, An Giang thường xuyên chịu ảnh hưởng của lũ lụt. Mặt khác hệ thống đường bộ thường song trùng với hệ thống sông ngòi, do đó vừa đóng vai trò là các tuyến phục vụ đi lại, vận chuyển, vừa đóng vai trò là các



tuyến ngăn đê, thoát lũ. Điều này ảnh hưởng không nhỏ đến chất lượng mạng lưới giao thông, đặc biệt trong mùa mưa lũ sẽ ảnh hưởng rất lớn quá trình đi lại và vận chuyển của người dân.

Theo Sở GTVT An Giang, năm 2011, do ảnh hưởng của mưa lũ đã dẫn đến tình trạng sạt lở xảy ra rất nghiêm trọng trên hầu hết các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ và đường GTNT ở địa phương, nhiều vị trí vết sạt lở lấn sâu vào mặt đường nhựa đến 0,5m. Hiện sạt lở ở An Giang đã xảy ra từng đoạn dài trung bình từ 10 mét đến 100 mét, đặc biệt có đoạn sạt lở dài 300 mét đến 800 mét và sâu vào đất liền khoảng 50 mét, tập trung nhiều ở đoạn sông thuộc xã Vĩnh Hòa, Tân An (thị xã Tân Châu); Bình Thủy (huyện Châu Phú); Mỹ Hòa Hưng (thành phố Long Xuyên); Phú Hiệp (Phú Tân). Các vị trí sạt lở khoét sâu vào đường bờ, làm mất diện tích đất canh tác và làm hư hại một số tuyến đường giao thông, như xã Bình Thủy (Châu Phú), Phú Hiệp (Phú Tân); Tân An, Vĩnh Trường (thị xã Tân Châu), phường Mỹ Phước, xã Mỹ Hòa Hưng (thành phố Long Xuyên); tuyến đường tỉnh N1, 91C, 941, 944, 952, 954, 955A, 957.... Hư hại nghiêm trọng là tuyến QL.N1, 91C chiều dài sạt lở khoảng 01 km; các tuyến đường tỉnh: 952, 954, 955A, Tri Tôn - Vàm Rầy chiều dài sạt lở khoảng 1,260 km. Riêng các tuyến đường GTNT bị sạt lở đến 33 km mất hết phần đất lề và 18 cây cầu bị sạt lở mới.

Gần đây nhất (tháng 3/2014), hơn 70 m quốc lộ (QL) 91 tại ấp Bình Tân, xã Bình Mỹ, Châu Phú (An Giang) bất ngờ bị sụp hoàn toàn xuống sông Hậu. Giao thông giữa các tỉnh trong vùng phải qua QL91 bị ách tắc, ảnh hưởng dây chuyền. Hàng chục ngôi nhà phải tháo dỡ di dời khẩn cấp khỏi vùng nguy hiểm.

Với hệ thống kênh rạch chằng chịt cộng với nền đất yếu làm tăng định mức xây dựng, ảnh hưởng đến quá trình phát triển hệ thống đường bộ. Đồng thời, do đặc điểm một số tuyến đường tỉnh đưa vào khai thác khá lâu, nền đường hàng năm bị lũ lụt gây sạt lở, phá hoại gây hư hỏng nặng nề, phần lớn mặt đường lán nhựa, yêu cầu công tác bảo dưỡng bảo trì đối với loại mặt đường này phải triển khai kịp thời. Hệ thống cầu trên các tuyến đường tỉnh còn tồn tại khá nhiều cầu sắt và cầu gỗ, tải trọng thấp với khối lượng lớn cần phải bảo trì thường xuyên. Về đường thủy, do mạng lưới sông ngòi, kênh rạch chằng chịt nên công tác duy tu bảo dưỡng đòi hỏi nguồn vốn lớn.

Đồng thời, An Giang cũng có nhiều thế mạnh vốn có như các mặt hàng nông thủy sản đa dạng, dồi dào và được thiên nhiên ưu đãi cho môi trường tự nhiên khá phong phú với mạng lưới sông ngòi dày đặc, cơ sở hạ tầng và hệ thống giao thông đang được cải thiện và đầu tư mạnh, đặc biệt là lợi thế riêng về hệ thống giao thông đường thủy nội địa. Tuy nhiên, do nhiều yếu tố, hiện nay những thuận lợi về phát triển đường thủy nội địa vẫn chưa phát triển tương xứng.

Bên cạnh đó, do khủng hoảng kinh tế và việc thu hút các nguồn vốn khác để phát triển giao thông còn hạn chế nên nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông hàng năm còn thấp, chưa đáp ứng được nhu cầu xây dựng và phát triển của ngành GTVT. Mặc dù còn nhiều khó khăn nhưng Sở Giao thông vận tải cần nhận thấy tầm quan trọng của công tác bảo trì, bảo dưỡng công trình giao thông, từ đó triển khai lập kế hoạch quản lý, tổ chức thực hiện, giám sát, đánh giá định kỳ công tác bảo trì đường bộ nhằm đảm bảo giao thông được an toàn thông suốt quanh năm nhất là công tác khắc phục kịp thời khi có sự cố, lũ lụt xảy ra. Tuy nhiên, với nguồn vốn phân bổ còn hạn chế nên công tác này mới triển khai được đối với đường bộ còn hệ thống đường thủy chưa được quan tâm đúng mức. Đối với hệ thống đường huyện, đường xã, đường giao thông nông thôn thời gian qua địa phương chủ yếu tập trung công tác đầu tư xây dựng cơ bản còn công tác duy tu, bảo dưỡng định kỳ chưa được địa phương quan tâm thực hiện, trong đó nguyên nhân chủ yếu là do nguồn vốn còn hạn chế.

Ngoài ra, phát triển GTVT cũng ảnh hưởng rất lớn đến môi trường tự nhiên của tỉnh An Giang.

Trước hết là làm cho nguồn nước bị ô nhiễm nặng. Trong quá trình thi công các dự án cầu, các hoạt động như khoan lỗ nhồi cọc, đổ bê tông dưới nước, đóng cọc sẽ tác động lớn đến môi trường nước. Các chất thải, nước thải hay nước đổ bê tông rò rỉ ra sông gây ra ô nhiễm dòng nước, làm gia tăng các chất lơ lửng trong nước, tăng độ đục của nước. Mặt khác, các hoạt động này còn làm thay đổi môi trường sống của các sinh vật sống trong môi trường nước mặt. Bên cạnh đó, nguồn nước ngầm có thể bị ô nhiễm do nguồn nước mặt bị ô nhiễm. Các lỗ khoan đổ bê tông, rò rỉ nước bê tông và các chất phụ gia khá có thể xâm nhập vào nguồn nước ngầm. Hơn nữa, nguồn nước có thể bị ô nhiễm do dầu, mỡ, sơn...từ các trạm máy, thiết bị thi công. Ngoài ra, khi nâng

cấp đường thủy do tác động của việc nạo vét sẽ dẫn đến việc ô nhiễm nguồn nước, tăng ngập mặn, thay đổi mực nước lũ do mở rộng và làm sâu đường thủy,..

Bên cạnh nguồn nước bị ô nhiễm thì không khí và tiếng ồn cũng bị ô nhiễm do sự phát triển của GTVT. Chỉ xét riêng trong quá trình thi công và vận hành khai thác các tuyến đường, môi trường không khí sẽ bị ô nhiễm bị, khí thải và tiếng ồn. Nguồn phát sinh bụi, khí thải và tiếng ồn chủ yếu từ quá trình hoạt động của máy móc thiết bị thi công, trạm nghiền đá, trạm trộn bê tông, các phương tiện vận chuyển nguyên vật liệu, khu vực đun nhựa đường,...Bụi, khí thải, tiếng ồn gây ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường sống của con người và động thực vật khu vực thi công, đặc biệt là sức khỏe của công nhân lao động trên công trường.

## **Tiểu kết chương 2**

Tỉnh An Giang có nhiều lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện khí hậu, thủy văn, trình độ phát triển kinh tế, chính sách và xu hướng phát triển để phát triển GTVT. Trên thực tế, hoạt động của ngành GTVT An Giang trong thời gian qua đã đạt được những thành tựu đáng kể như: Giá trị sản xuất của ngành GTVT có sự tăng trưởng mạnh mẽ, đóng của ngành vào GDP ngày càng tăng. Về mạng lưới đường giao thông ngày càng hoàn thiện. Mặc dù An Giang không có nhiều loại hình GTVT so với các tỉnh khác, tỉnh chỉ có hai loại hình vận tải là đường bộ và đường sông, song với hệ thống giao thông này đã cơ bản đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Chất lượng đường ngày càng được nâng cao góp phần trực tiếp thúc đẩy sản xuất, thương mại, dịch vụ phát triển sâu rộng đến nông thôn, vùng sâu vùng xa, nâng cao rõ rệt chất lượng cuộc sống của nhân dân.

Mạng lưới giao thông đường bộ An Giang phát triển tương đối hoàn chỉnh, với 4.900,6 km đường bộ, bao gồm 152,8 km đường quốc lộ, 481,7 km đường tỉnh, 960,4 km đường huyện, 2.820,3 km đường xã và 485,4 km đường đô thị. Hiện nay, Tỉnh cũng đã không ngừng hoàn thiện, nâng cấp và mở rộng các tuyến quốc lộ (QL.91, Tuyến N1) và mở mới một số tuyến tỉnh lộ (ĐT.949, ĐT.950). Các tuyến đường GTNT cũng có nhiều sự thay đổi, 100% các xã trong tỉnh có đường ô tô đến trung tâm xã, các tuyến nối từ trung tâm xã đến huyện lỵ có chất lượng tốt. Giao thông đối ngoại đã và đang phục vụ nhu cầu vận tải bộ liên tỉnh, khu vực ĐBSCL và nước bạn Campuchia rất thuận lợi và hiệu quả.

Mạng lưới giao thông thủy của An Giang khá chằng chịt, gồm 286 tuyến và hơn 600 kênh rạch với tổng chiều dài 2.446,6 km. Như vậy, hệ thống giao thông đường thủy ở An Giang rất đa dạng, thuận lợi cho vận tải đường thủy, nhất là đường thủy nội địa, nối liền với các tỉnh, thành phố trong khu vực ĐBSCL với TP Hồ Chí Minh, đồng thời hướng ra Biển Tây và nước bạn Cam-pu-chia.

Về năng lực vận tải, doanh thu vận tải của tỉnh không ngừng tăng, khối lượng vận tải hàng hóa và hành khách cũng tăng với tốc độ khá nhanh, cự li vận chuyển hàng hóa trung bình ngày càng tăng. Mặc dù vậy, những năm gần đây năng lực vận tải có xu hướng

giảm nhẹ do tác động khách quan của sự khủng hoảng kinh tế chung của cả nước và tỉnh An Giang.

Như vậy, với sự phát triển nhanh của ngành GTVT trong thời gian qua đã góp phần đáng kể vào sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh An Giang. Tuy nhiên, hoạt động GTVT tỉnh An Giang cũng còn một số khó khăn nhất định như: chưa có nhiều loại hình GTVT (tỉnh chỉ mới có hai loại hình là đường bộ và đường sông); chất lượng một số tuyến đường còn thấp, một số tuyến đường đang bị xuống cấp nghiêm trọng do ảnh hưởng của quá trình xâm thực, sạt lở...; tỉ lệ đường đất, đường đá của tỉnh còn khá cao; hệ thống các bến xe, cảng sông, bến thủy nội địa chưa khai thác hết tiềm năng... ảnh hưởng đến năng lực vận tải của ngành. Mặc dù còn gặp nhiều khó khăn nhưng trên tổng thể, hệ thống GTVT An Giang đã và đang từng bước được cải thiện, tạo được động lực để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

## **Chương 3. ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN GTVT TỈNH AN GIANG**

### **3.1. Cơ sở đề ra những định hướng GTVT ở tỉnh An Giang**

#### **3.1.1. Quan điểm phát triển ngành GTVT**

##### *3.1.1.1. Quan điểm phát triển ngành GTVT Việt Nam*

Giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, củng cố an ninh, quốc phòng, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước để phát triển hệ thống giao thông vận tải hợp lý, giảm thiểu chi phí vận tải, tiết kiệm chi phí xã hội. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, hợp lý, từng bước đi vào hiện đại, tạo nên mạng lưới hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải, giữa các vùng lãnh thổ, giữa đô thị và nông thôn trên phạm vi toàn quốc. Coi trọng công tác bảo trì, đảm bảo khai thác hiệu quả, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông hiện có. Đồng thời đẩy mạnh việc nâng cấp và xây dựng mới các công trình kết cấu hạ tầng giao thông mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội, trước hết là trục Bắc - Nam, các khu kinh tế trọng điểm, các trục giao thông đối ngoại, các đô thị lớn và các vùng có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược xóa đói, giảm nghèo và phục vụ an ninh, quốc phòng.

Phát triển vận tải theo hướng hiện đại với chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu tác động môi trường và tiết kiệm năng lượng; ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức; nhanh chóng đổi mới phương tiện vận tải; nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, đồng thời phát triển nhanh hệ thống dịch vụ vận tải đối ngoại, trước hết là vận tải hàng không và hàng hải nhằm tăng cường khả năng cạnh tranh và tạo điều kiện đẩy nhanh quá trình hội nhập quốc tế. Ưu tiên cải tạo, nâng cấp đầu tư chiều sâu phát huy hiệu quả của các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải hiện có, nhanh chóng đổi mới và tiếp cận công nghệ hiện đại, từng bước tăng tỷ lệ nội địa hóa và tiến tới tự sản xuất được các phương tiện vận tải, đặc biệt là trong lĩnh vực đóng tàu và chế tạo ô tô để sử dụng trong nước và xuất khẩu ra các nước trong khu vực và thế giới.

Phát triển hệ thống giao thông vận tải đối ngoại, gắn kết chặt chẽ với hệ thống giao thông vận tải trong nước, đáp ứng kịp thời yêu cầu hội nhập quốc tế và khu vực.

Phát triển giao thông vận tải ở các đô thị theo hướng sử dụng vận tải công cộng là chính, đảm bảo hiện đại, an toàn, tiện lợi và bảo vệ môi trường. Đối với các đô thị lớn (trước mắt là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh) nhanh chóng phát triển phương thức vận tải khối lượng lớn (vận tải bánh sắt); kiểm soát sự gia tăng phương tiện vận tải cá nhân; giải quyết ùn tắc giao thông và an toàn giao thông đô thị.

Phát triển mạnh giao thông vận tải địa phương, đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hóa - hiện đại hóa nông nghiệp - nông thôn, gắn kết được mạng giao thông vận tải địa phương với mạng giao thông vận tải quốc gia, tạo sự liên hoàn, thông suốt và chi phí vận tải hợp lý, phù hợp với đa số dân cư.

Huy động tối đa mọi nguồn lực, đặc biệt chú trọng nguồn lực trong nước dưới mọi hình thức và từ mọi thành phần kinh tế để đầu tư phát triển giao thông vận tải. Xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trước hết là kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ: người sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông có trách nhiệm đóng góp để bảo trì và tái đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và đảm bảo hành lang an toàn giao thông. Quy hoạch sử dụng đất cho kết cấu hạ tầng giao thông cần có sự thống nhất và phối hợp thực hiện đồng bộ, chặt chẽ giữa các Bộ, ngành và địa phương.

#### *3.1.1.2. Quan điểm phát triển ngành GTVT ở vùng ĐBSCL*

- Phát triển giao thông vận tải vùng ĐBSCL phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia và của các địa phương có liên quan.

- Phát triển giao thông vận tải vùng ĐBSCL phải gắn với đặc điểm địa lý của vùng để đảm bảo giao thông thuận tiện giữa các tỉnh trong vùng, với cả nước và quốc tế.

- Phát triển hệ thống giao thông theo hướng hiện đại, đảm bảo kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là giao thông đường thủy; đầu tư có trọng điểm các công trình quan trọng bức thiết mang tính đột phá đóng vai trò động lực phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng đáp ứng yêu cầu là khu vực đi đầu của cả vùng ĐBSCL với Tp. Cần Thơ là cửa ngõ chiến lược về đường biển và hàng không, thu hút đầu tư nước ngoài và hội nhập quốc tế, củng cố an ninh quốc phòng và phát

triển bền vững.

- Nâng cao chất lượng vận tải, giảm thiểu tai nạn giao thông, hạn chế ô nhiễm môi trường, sử dụng năng lượng hiệu quả; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức dịch vụ logistics.

- Phát triển bền vững mạng lưới giao thông vùng đảm bảo phù hợp và đồng bộ với mạng lưới giao thông vận tải quốc gia; chú trọng phát triển giao thông nông thôn và mạng lưới giao thông đô thị, đặc biệt là Tp. Cần Thơ.

- Kết hợp chặt chẽ đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông với thủy lợi, kiểm soát lũ để thích ứng và chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và kinh doanh vận tải.

- Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực, ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến và tăng cường hợp tác quốc tế trong phát triển giao thông vận tải Vùng.

- Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, tăng cường công tác đảm bảo hành lang an toàn giao thông; kiểm chế tiến tới giảm thiểu tai nạn giao thông.

### *3.1.1.3. Quan điểm phát triển ngành GTVT ở tỉnh An Giang*

- Quy hoạch phát triển giao thông đường bộ và đường thủy phải phù hợp với phương hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, kết nối các điểm tập trung dân cư, các vùng sản xuất nông, lâm nghiệp, các khu công nghiệp, đầu mối giao thông, khu du lịch... và đảm bảo an ninh quốc phòng.

- Lấy quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông là khâu cơ bản. Nhằm kết nối hệ thống giao thông tỉnh với hệ thống giao thông quốc gia và các tỉnh thuộc vùng ĐBSCL.

- 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.

- Phát triển giao thông thủy gắn kết với mạng lưới giao thông bộ, đường không tạo thành hệ thống liên hoàn, đảm bảo sự phối hợp và hài hòa với các giải pháp thủy lợi, nông nghiệp trong vùng, đảm bảo lợi ích liên ngành cùng phát triển.

- Tổ chức phân công luồng tuyến vận tải hợp lý đáp ứng nhu cầu vận chuyển



hàng hóa và nhu cầu đi lại của người dân. Đảm bảo lưu thông thông suốt, an toàn trong mọi tình huống và đảm bảo kết nối giữa các tuyến liên tỉnh, tuyến nội địa.

- Đảm bảo môi sinh và môi trường bền vững.

- GTVT là ngành sản xuất đặc biệt vừa mang tính phục vụ, vừa mang tính kinh doanh, không chỉ xem xét hiệu quả kinh tế, mà cần xét đến yếu tố phục vụ dân sinh.

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

### **3.1.2. Mục tiêu phát triển ngành GTVT**

#### *3.1.2.1. Mục tiêu phát triển ngành GTVT Việt Nam*

Giao thông vận tải Việt Nam phải phát triển đồng bộ cả về kết cấu hạ tầng, vận tải và công nghiệp giao thông vận tải theo hướng công nghiệp hóa - hiện đại hóa, tạo thành mạng lưới giao thông vận tải hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết được các phương thức vận tải, đảm bảo giao lưu thông suốt, nhanh chóng, an toàn và thuận lợi trên phạm vi cả nước với trình độ tương đương các nước tiên tiến trong khu vực, phục vụ mục tiêu đưa Việt Nam cơ bản trở thành một nước công nghiệp vào năm 2020, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và khu vực.

#### **❖ Về vận tải**

Thỏa mãn nhu cầu vận tải xã hội đa dạng với mức tăng trưởng cao, đảm bảo chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý; kiểm chế tiến tới giảm sự gia tăng tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động môi trường.

#### **❖ Về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải:**

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn trước mắt tập trung đưa vào cấp kỹ thuật và nâng cấp các công trình hiện có, kết hợp xây dựng mới một số công trình phục vụ đặc lực cho phát triển kinh tế - xã hội của trung ương và địa phương. Giai đoạn 2010 - 2020, hoàn chỉnh, hiện đại hóa và tiếp tục phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đảm bảo vận tải tối ưu trên toàn mạng lưới. Mục tiêu cụ thể đến năm 2020 của từng chuyên ngành như sau:

➤ *Đường bộ:* toàn bộ hệ thống quốc lộ và hầu hết tỉnh lộ phải được đưa vào đúng cấp kỹ thuật; mở rộng và xây dựng mới các quốc lộ có nhu cầu vận tải lớn; xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc trên các hành lang vận tải quan trọng. Các tuyến

đường bộ đối ngoại đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của đường bộ khu vực.

➤ *Đường sắt:* hoàn thành cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt quốc gia và khu vực; từng bước xây dựng mới mạng lưới đường sắt cao tốc và đường sắt tốc độ cao; ưu tiên xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam.

➤ *Đường biển:* hoàn thành việc mở rộng, nâng cấp các cảng tổng hợp quốc gia chính; xây dựng cảng nước sâu ở 3 vùng kinh tế trọng điểm; phát triển cảng trung chuyển quốc tế tiếp nhận tàu trọng tải lớn, đáp ứng được nhu cầu vận tải.

➤ *Đường sông:* nâng tổng chiều dài sông kênh khai thác và quản lý vận tải; nâng cấp hệ thống đường sông chính yếu trong mạng đường sông trung ương và địa phương đạt cấp kỹ thuật quy định; đầu tư chiều sâu, nâng cấp và xây dựng mới các cảng hàng hóa và hành khách, đặc biệt ở đồng bằng sông Hồng và ĐBSCL.

➤ *Hàng không:* nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các cảng hàng không - sân bay quốc tế có quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật ngang tầm với các nước trong khu vực. Hoàn thành nâng cấp và xây dựng mới đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế đối với các sân bay nội địa.

➤ *Giao thông đô thị:* phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị và vận tải công cộng; đảm bảo quỹ đất dành cho giao thông đô thị đạt 15 - 25%. Đối với các thành phố lớn, tiếp tục xây dựng và hoàn chỉnh hệ thống vận tải công cộng khối lượng lớn, đặc biệt là đường xe điện, đường sắt trên cao và tàu điện ngầm, giải quyết ùn tắc và tai nạn giao thông.

➤ *Giao thông nông thôn:* đường giao thông nông thôn cho phương tiện giao thông cơ giới tới tất cả trung tâm các xã hoặc cụm xã, có điều kiện đảm bảo thông suốt quanh năm. Tỷ lệ mặt đường nhựa và bê tông xi-măng đạt trên 50%.

#### ❖ **Về công nghiệp giao thông vận tải:**

➤ *Công nghiệp đóng tàu:* đóng mới tàu biển trọng tải tới 100.000 DWT; sửa chữa tàu biển trọng tải tới 400.000 DWT; từng bước đáp ứng nhu cầu trong nước và có sản phẩm xuất khẩu; phấn đấu nâng tỷ lệ nội địa hóa lên 70%.

➤ *Công nghiệp ô tô, xe máy thi công:* hình thành được ngành công nghiệp ô tô, xe máy thi công; tăng nhanh tỷ lệ nội địa hóa đạt trên 60%. Công nghiệp ô tô Việt

Nam sẽ phát triển theo hướng các dòng xe: loại xe phổ thông đáp ứng khoảng 80% nhu cầu, xe chuyên dùng, xe cao cấp đáp ứng 60%. Có sản phẩm xuất khẩu.

➤ *Công nghiệp đầu máy - toa xe*: đóng mới các loại toa xe khách và hàng hiện đại, đủ tiện nghi và đa dạng về chủng loại để sử dụng trong nước và xuất khẩu. Chế tạo một số phụ tùng, linh kiện và lắp ráp được các loại đầu máy hiện đại.

➤ *Công nghiệp hàng không*: đảm nhận việc bảo dưỡng, sửa chữa nhỏ các loại máy bay hiện đang khai thác. Đại tu được một số loại máy bay, động cơ và các thiết bị trên máy bay. Sản xuất được một số phụ tùng máy bay thay thế nhập khẩu.

### 3.1.2.2. Mục tiêu phát triển ngành GTVT vùng ĐBSCL

#### ❖ *Về vận tải:*

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

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

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

#### ❖ *Về kết cấu hạ tầng giao thông:*

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

thiếu cấp VI đồng bằng; xóa bỏ hết cầu khi.

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

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

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

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

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

### *3.1.2.3. Mục tiêu phát triển ngành GTVT tỉnh An Giang*

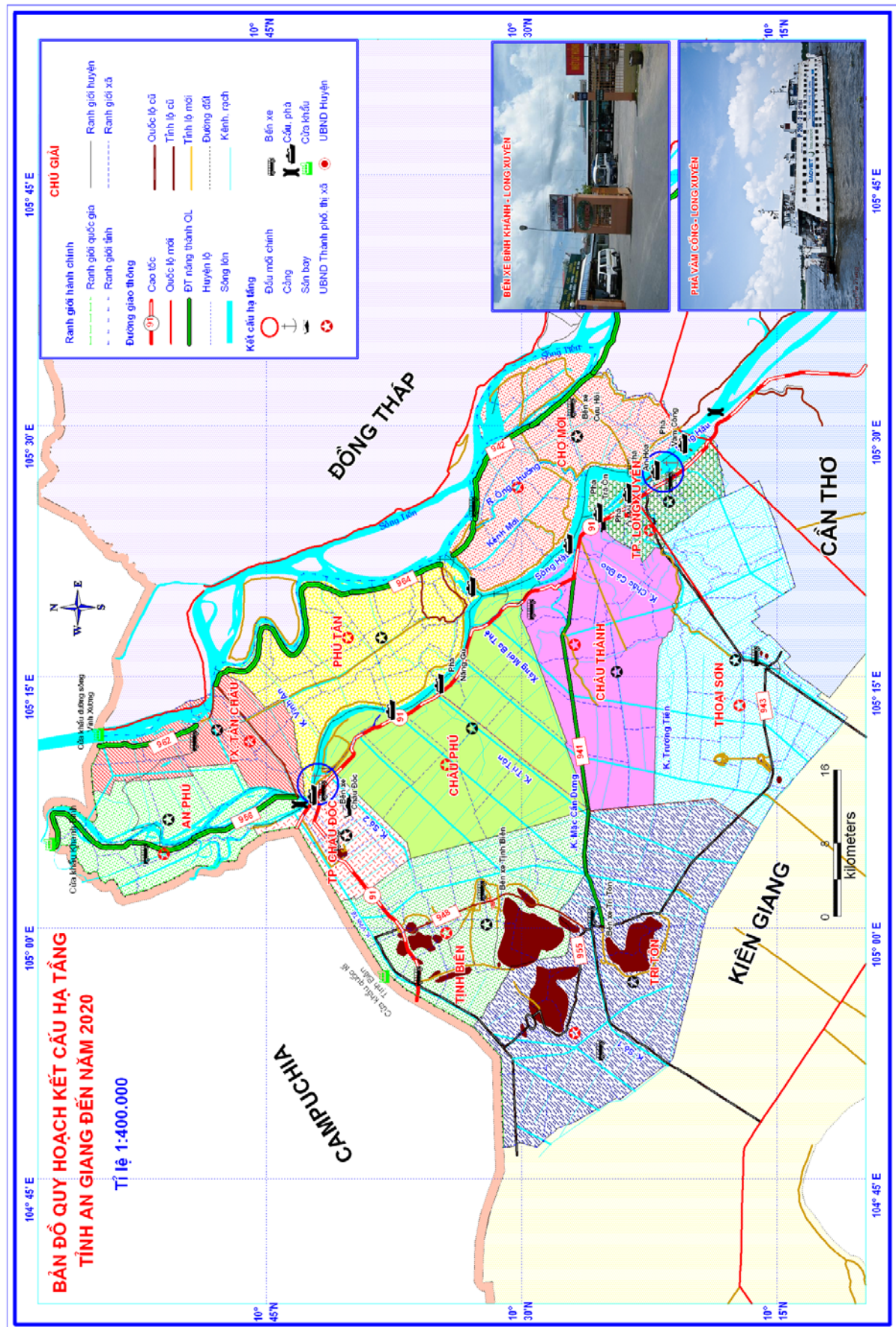
Từng bước tạo ra một hệ thống GTVT đồng bộ và liên hoàn, có khả năng phát triển bền vững. Đảm bảo lưu thông thuận tiện và an toàn, đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng gia tăng và đa dạng hóa phục vụ chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, đảm bảo an ninh quốc phòng.

#### **❖ Về vận tải**

- Phát triển các tuyến vận tải hành khách đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân. Từng bước đổi mới phương tiện để nâng cao khả năng vận chuyển, chất lượng phục vụ và đảm bảo tính an toàn, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Phát triển loại hình vận tải hành khách công cộng, khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện giao thông công cộng, giảm dần phương tiện cá nhân trong các khu đô thị.

- Phát triển giao thông vận tải đường thủy, để chia sẻ bớt áp lực vận tải đường bộ, giảm được tai nạn giao thông và bảo vệ môi trường tốt hơn. Với hệ thống các khu cụm công nghiệp của tỉnh thì giao thông thủy là một nơi lợi thế để xuất nhập và phân phối hàng hóa một cách thuận tiện và hiệu quả nhất.



### ❖ *Về cơ sở hạ tầng GTVT*

- Xây dựng hoàn chỉnh các trục giao thông đối ngoại.
- Đến năm 2020, các tuyến đường tỉnh đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp IV, sau năm 2020 nâng cấp, mở rộng đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp III.
- Đến năm 2020, 100% đường huyện được cứng hóa. Sau năm 2020, nâng cấp, mở rộng đạt tiêu chuẩn cấp tối thiểu cấp IV.
- Đến năm 2020, tối thiểu 70% đường xã được cứng hóa, đạt cấp tối thiểu cấp IV, xóa bỏ toàn bộ cầu khi.
- Xây dựng tuyến vòng tránh các khu đô thị trên địa bàn tỉnh, phân đầu quỹ đất dành cho giao thông đô thị từ trên 16%.

## 3.2. Định hướng phát triển GTVT ở tỉnh An Giang

### 3.2.1. Định hướng phát triển giao thông đường bộ

Mạng lưới đường bộ tỉnh An Giang là một bộ phận của mạng lưới đường bộ vùng ĐBSCL và cả nước. Vì vậy, sự phát triển của mạng lưới đường bộ tỉnh Vĩnh Long phải phù hợp với sự phát triển của hệ thống đường bộ của vùng ĐBSCL và cả nước.

#### 3.2.1.1. Hệ thống giao thông Quốc gia

#### ❖ Đường cao tốc:

Cao tốc Sóc Trăng-Cần Thơ-Châu Đốc: đoạn qua địa bàn tỉnh từ ranh Tp. Cần Thơ đến giao QL.91 tại Tp. Châu Đốc dài 77,9km, quy mô 4 làn xe.

#### ❖ Đường quốc lộ:

➤ **QL.80:** Hiện Bộ GTVT đang tiến hành xây dựng mới đoạn từ Lộ Tẻ đến Rạch Sỏi, có hướng tuyến trùng với đường Hồ Chí Minh. Sau khi đường Lộ Tẻ - Rạch Sỏi hoàn thành, kiến nghị Bộ GTVT giao tuyến hiện hữu về cho địa phương hoặc chuyển cho Tp. Cần Thơ quản lý.

➤ **QL.91:** Nâng cấp đạt chất cấp tối thiểu cấp III với 2 làn xe. Đồng thời xây dựng các tuyến tránh Tp. Long Xuyên, TT An Châu (Châu Thành), TT Cái Dầu (Châu Phú), Tp. Châu Đốc (trùng với tuyến N1) và đoạn tránh từ cầu Bình Mỹ đến cầu Cây Dương (hiện đang bị sạt lở).

➤ **QL.91C:** Nâng cấp đạt chuẩn tối thiểu cấp IV với 2 làn xe.

➤ **Tuyến N1:** Đoạn đi qua địa bàn tỉnh được mở trên cơ sở nâng cấp từ ĐT.955A và ĐT.953, điểm đầu từ cầu Tân Châu đến ranh tỉnh Kiên Giang dài 67,3 km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp IV với 2 làn xe.

➤ **QL.80B:** Là tuyến đường quan trọng giúp cho toàn bộ các huyện dọc theo sông Tiền phát triển về kinh tế cũng như giao thương với nước bạn Campuchia (qua cửa khẩu quốc tế Vĩnh Xương) và tỉnh Đồng Tháp. Ngoài ra tuyến còn góp phần chia sẻ lưu lượng cho QL.91. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III với 2 làn xe.

### 3.2.1.2. Hệ thống đường tỉnh

#### ❖ Các tuyến chuyển cấp:

##### ➤ **ĐT.953:**

- Đoạn từ giao ĐT.952 tại TX. Tân Châu đến gần cầu Phú Vĩnh, đề xuất chuyển thành đường đô thị.

- Đoạn từ gần cầu Phú Vĩnh đến gần cống Mương Tri, quy hoạch thành tuyến N1.

- Đoạn từ gần cống Mương Tri đến phà Châu Giang đề xuất cho xã quản lý.

##### ➤ **ĐT.955A:**

- Đoạn từ Tp. Châu Đốc đến gần kênh 10, đề xuất chuyển thành đường đô thị.

- Đoạn từ gần kênh 10 đến ranh TT. Tịnh Biên, quy hoạch thành tuyến N1.

- Đoạn từ ranh TT. Tịnh Biên đến giao QL.91, đề xuất chuyển thành đường đô thị.

➤ **ĐT.942, ĐT.952, ĐT.954:** Sau năm 2020, quy hoạch thành QL.80B.

#### ❖ Các tuyến nâng cấp:

Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7 m, nền 9 m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015. Giai đoạn đến năm 2030, nâng cấp đạt tiêu chuẩn tương đương cấp III.

❖ **Các tuyến dự kiến:** Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, mặt nhựa rộng 7 m, nền 12 m, lộ giới 45 m. Tuyến dài 52,1 km, dự kiến hoàn thành năm 2020.

### 3.2.1.3. Hệ thống đường huyện

#### ❖ Các tuyến duy tu, sửa chữa

Để đảm bảo quá trình vận chuyển và đi lại của nhân dân, một số tuyến đường huyện cần duy tu, sửa chữa như: ĐH.19, ĐH.43, ĐH.59, ĐH.56, ĐH.83, ĐH.89, ĐH.94, ĐH.97, ĐH.98, ĐH.06, ĐH.09, ĐH.10 và ĐH.13.

### ❖ Các tuyến nâng cấp, chuyển cấp

- Giai đoạn 2016-2020: nâng cấp các tuyến đường huyện đạt tiêu chuẩn cấp V đến cấp IV.

- Giai đoạn đến 2030: nâng cấp toàn bộ các tuyến đường đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp IV.

- Các tuyến đường nằm trong khu vực đô thị, quy hoạch đề xuất thành đường đô thị như: ĐH.01, ĐH.209, ĐH.210, ĐH.223,...

### ❖ Các tuyến kéo dài

ĐH.40, ĐH.58, ĐH.96, ĐH.16, ĐH.75, ĐH.30, ĐH.37: Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp V, mặt nhựa rộng 5,5 m, nền 7,5 m. Dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

### ❖ Các tuyến dự kiến

ĐH.23, ĐH.21, ĐH.18, ĐH.18B, ĐH.17B, ĐH.44, ĐH.42,...: Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp V, mặt nhựa rộng 5,5 m, nền 7,5 m, lộ giới từ 12-30 m. Dự kiến hoàn thành sau năm 2020.

#### 3.2.1.4. Hệ thống đường xã

- Đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống GTNT phải phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn nhằm tạo sự gắn kết, liên hoàn thông suốt từ hệ thống giao thông quốc gia đến đường tỉnh, đường huyện, đường xã; giữa các vùng chuyên canh sản xuất hàng hóa lớn, vùng nguyên liệu với các khu, cụm công nghiệp chế biến, giữa sản xuất-chế biến và tiêu thụ; đồng thời kết hợp giữa phát triển kinh tế và an ninh quốc phòng.

- Trong phát triển GTNT, phải quán triệt và thực hiện tốt phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”. Cần phải huy động và sử dụng có hiệu quả mọi nguồn lực để phát triển GTNT, tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ từ các dự án của Bộ GTVT, các dự án phát triển kinh tế - xã hội, các dự án trong chương trình CNH, HĐH nông nghiệp và nông thôn.

#### 3.2.1.5. Hệ thống cầu, phà

❖ **Đối với hệ thống đường tỉnh:** hệ thống cầu đạt tải trọng tối thiểu 18 T, các cầu được xây mới đạt tải trọng HL.93.

❖ **Đối với hệ thống đường huyện:** hệ thống cầu đạt tải trọng tối thiểu 8 T. Tuy



nhiên các cầu được xây dựng mới nên hạn chế sử dụng kết cấu thép do chi phí duy tu, bảo dưỡng khá lớn, tuổi thọ công trình không cao, quy hoạch đề xuất sử dụng kết cấu BTCT. Các cầu xây dựng mới có tải trọng khoảng trên 13 T để đảm bảo đáp ứng nhu cầu trong giai đoạn sau 2030.

❖ **Đối với hệ thống đường xã:** xóa bỏ 100% cầu tạm, đảm bảo các cầu đạt tải trọng tối thiểu 3 T.

Đối với những nơi chưa xây dựng được cầu thì phải xây dựng bến phà, đò để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân. Ưu tiên nâng cấp và mở mới các bến phà có vai trò quan trọng trong việc kết nối giữa các huyện, thị, thành phố.

#### *3.2.1.6. Hệ thống công trình phục vụ vận tải đường bộ*

##### ❖ **Bến xe khách:**

- Bến xe Long Xuyên và bến xe Bình Khánh đề xuất chuyển thành bến xe buýt, do hai bến xe hiện nằm sát khu trung tâm của Tp. Long Xuyên, trong tương lai sẽ ảnh hưởng đến sự phát triển đô thị và an toàn giao thông của thành phố.

- Bến xe Long Xuyên mới: hiện đang được tiến hành xây dựng tại cuối đường Phạm Cự Lượng nối dài, phường Mỹ Quý, Tp. Long Xuyên nhằm thay thế bến xe Long Xuyên cũ. Đóng vai trò là bến xe chính của tỉnh.

- Bến xe Bình Đức (phường Bình Đức-Long Xuyên): được xây dựng để thay thế bến xe Bình Khánh, đóng vai trò là bến xe liên tỉnh. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn bến loại 2 với diện tích khoảng 1 ha.

- Bến xe Mai Linh: giữ nguyên hiện trạng.

- Bến xe Châu Đốc: nâng cấp đạt tiêu chuẩn bến xe loại 1 với diện tích 2,5 ha. Đóng vai trò là bến xe trung tâm của khu vực phía Bắc tỉnh.

- Bến xe Tân Châu: di chuyển bến xe hiện hữu ra gần tuyến N1, tại phường Long Thạch. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn bến loại 2 với diện tích 1 ha.

- Bến xe Chợ Vàm: nâng cấp đạt tiêu chuẩn bến loại 4 với diện tích 0,5 ha.

- Bến xe Xuân Tô: di chuyển bến xe hiện hữu ra gần ranh TT. Tịnh Biên - xã An Phú. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn bến loại 3 với diện tích 1 ha.

- Bến xe Núi Sập và bến xe Ốc Eo: nâng cấp đạt tiêu chuẩn bến xe loại 4 với diện tích 2.500 m<sup>2</sup>.

- Bến xe Chợ Mới, bến xe Phú Mỹ, bến xe Khánh Bình và bến xe Tri Tôn: giữ quy mô hiện nay, tuy nhiên cần tiến hành nâng cấp, cải tạo khu vực đón trả khách, phòng chờ,... để nâng cao chất lượng phục vụ.

- Bến xe Hoà Lạc, bến xe Châu Thành, bến xe Cái Dầu: xây dựng mới, quy mô đạt chuẩn loại 4, diện tích từ 0,5-1 ha.

#### ❖ **Bến xe tải:**

Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong tương lai, cũng như phát triển kinh tế và các khu công nghiệp, ngoài việc duy trì hai bến xe tải hiện hữu là bến xe hàng số 1 tại Tp. Long Xuyên và bến xe tải tại TT. Chợ Mới. Quy hoạch đề xuất xây dựng bến xe tải Cồn Tiên trên QL.91C nhằm phục vụ cảng hàng hóa Châu Đốc. Bến được xây dựng với diện tích 1,3 ha.

Ngoài ra, do luồng hàng không tập trung nên tại các huyện, thị còn lại, xem xét bố trí kết hợp bến xe tải với các bến xe khách. Diện tích phần dành cho bến xe tải phải từ khoảng 2.000 m<sup>2</sup> trở lên.

#### ❖ **Trạm dừng nghỉ:**

- Trạm dừng nghỉ Thần Tài: Nâng cấp đạt loại 1, diện tích 11.000m<sup>2</sup>.
- Trạm dừng nghỉ Thái Hân: Nâng cấp đạt loại 3, diện tích 3.000m<sup>2</sup>.
- Trạm dừng nghỉ An Phú: Mở mới đạt loại 3, diện tích 3.000m<sup>2</sup>, trên QL.91C.
- Trạm dừng nghỉ Vĩnh Gia: Mở mới đạt loại 3, diện tích 3.000m<sup>2</sup>, trên tuyến N1.
- Trạm dừng nghỉ Tri Tôn: Mở mới đạt loại 3, diện tích 3.000m<sup>2</sup>, trên ĐT.948.

### **3.2.2. Định hướng phát triển giao thông đường thủy**

#### *3.2.2.1. Quy hoạch hệ thống đường thủy*

#### ❖ **Quy hoạch sông, kênh đường thủy:**

##### ➤ *Trung ương quản lý:*

Theo “điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” thì các tuyến sông, kênh do Trung ương quản lý đi qua địa bàn tỉnh sẽ giữ nguyên cấp kỹ thuật, chỉ tiến hành nạo vét để đảm bảo các thông số kỹ thuật của luồng vận tải theo tiêu chuẩn cấp kỹ thuật.

##### ➤ *Tỉnh quản lý:*

Quy hoạch đề xuất giữ nguyên cấp kỹ thuật của các tuyến sông, kênh. Đối với những tuyến mà các thông số kỹ thuật chưa đảm bảo theo tiêu chuẩn thì tiến hành cải tạo để đảm bảo theo TCVN 5664-2009 về phân cấp kỹ thuật đường thủy. Các tuyến cải tạo bao gồm:

- Kênh Đào: Quy hoạch tiêu chuẩn cấp VI, chiều rộng đáy 10 m, chiều sâu luồng – 2,5 m.

- Kênh ranh Tịnh Biên-Châu Phú-Châu Đốc, kênh ranh Châu Thành-Châu Phú, kênh Ninh Phước II và kênh Tân Huệ (kênh Ngang Huệ Đức): Quy hoạch tiêu chuẩn cấp VI, chiều rộng đáy 10 m, chiều sâu luồng – 1,3 m.

➤ *Huyện quản lý:*

Với việc xây dựng và hình thành các công điều tiết thủy lợi thì một số tuyến sông, kênh đã bị chia cắt luồng vận tải do đó khả năng khai thác vận tải giảm, không phát huy được vai trò và công năng của tuyến đường thủy. Chính vì vậy, quy hoạch đề xuất chuyển các tuyến này cho ngành thủy lợi quản lý.

Đối với các tuyến sông, kênh còn lại cải tạo luồng tuyến duy trì đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp VI, cho phép phương tiện thủy dưới 20 tấn lưu thông, tĩnh không cầu 2,5-3 m.

3.2.2.2. *Quy hoạch công trình phục vụ vận tải thủy*

❖ **Cảng, bến hàng hóa:**

➤ **Cảng:**

- Cảng Mỹ Thới: Nâng cấp và xây dựng hai cầu tàu đảm bảo tiếp nhận tàu 10.000 tấn. Hoàn chỉnh bộ kho bãi trên phạm vi khu đất mở rộng để nâng tổng công suất cảng lên 3,5 triệu tấn/năm, trong đó container khoảng 130.160 TEU/năm.

- Cảng Bình Long: Đến năm 2020, nâng cấp đạt công suất là 0,3 triệu T/năm. Gồm hai khu: khu làm hàng bao kiện và khu làm hàng rời. Gồm 1 bến cho tàu đến 500 T, dài 50 m và nâng cấp 1 bến tàu đến 1.000 T, dài 70 m. Giữ nguyên quy mô kho bãi. Định hướng đến năm 2030: đầu tư mở rộng bãi hàng, nâng cấp chất lượng thiết bị bốc xếp, nâng cấp bến cho phương tiện đến 3000 T; công suất 0,6 triệu T/năm.

- Cảng bốc xếp hàng hóa An Giang: Đảm bảo tiếp nhận tàu có trọng tải  $\leq 1.000$  T, công suất đạt 300.000 T/năm vào năm 2020 và đến năm 2030 đạt 500.000 T/năm.

- Cảng Tân Châu: Thuộc phường Long Châu, TX Tân Châu, có vai trò là đầu mối cho phương tiện thủy nội địa giao thương với Campuchia. Đến năm 2020, xây mới đảm bảo hoạt động của tàu có trọng tải  $\leq 2.000$  T, công suất đạt 500.000 T/năm. Đến năm 2030 đảm bảo hoạt động của tàu có trọng tải  $\leq 5.000$  T, công suất đạt 1 triệu T/năm.

- Cảng Châu Đốc: Gần ngã 3 sông Hậu và sông Châu Đốc, thuộc xã Đa Phước, huyện An Phú. Xây mới đảm bảo hoạt động của tàu có trọng tải tới 1.000 T, công suất đạt 300.000 T/năm.

- Cảng Vĩnh Tế: Nằm trên Kênh Vĩnh Tế tại TT.Tĩnh Biên, nhằm phục vụ khu thương mại trung tâm kinh tế cửa khẩu Tịnh Biên, xây mới đảm bảo hoạt động của tàu có trọng tải tới 200 T, công suất đạt 150.000 T/năm.

- Cảng Chợ Mới: Nằm trên nhánh cù lao Tây của sông Tiền, thuộc TT. Chợ Mới. Xây mới đảm bảo hoạt động của tàu có trọng tải đến 500 T, công suất đạt 150.000 T/năm.

- Cảng Phú Tân: Nằm trên nhánh cù lao Tây, cù lao Ma của sông Tiền, thuộc TT. Chợ Vàm, huyện Phú Tân. Xây mới đảm bảo hoạt động của tàu có trọng tải đến 500 T, công suất đạt 150.000 T/năm.

Ngoài ra, quy hoạch cũng đề xuất nâng cấp và hoàn thiện các cảng chuyên dùng phục vụ xuất, nhập các sản phẩm xăng dầu, xi măng...như: Cảng nhà máy xi măng An Giang; Cảng xăng dầu Vĩnh Tre, Long Xuyên, Lam Sơn, Mỹ Thới, An Giang; Cảng công ty CP bê tông ly tâm An Giang, cảng Châu Phú.

#### ➤ **Bến hàng:**

Nhằm đảm bảo nhu cầu xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa và vai trò trung chuyển hàng hóa giữa đường bộ, đường thủy trong tương lai. Quy hoạch đề xuất xây dựng các bến hàng tại trung tâm các huyện đảm bảo hoạt động của phương tiện thủy có trọng tải đến 50 T:

- Bến Chi Lăng: Nằm trên kênh Trà Sư, thuộc xã Núi Voi, huyện Tịnh Biên.

- Bến Tri Tôn: Nằm trên kênh 8000, thuộc TT. Tri Tôn.

- Bến Núi Sập: Nằm trên kênh Rạch Giá-Long Xuyên, thuộc TT. Núi Sập, huyện Thoại Sơn.

- Bến Châu Thành: Nằm trên nhánh Năng Cù-Thị Hòa của sông Hậu, thuộc xã Bình Hòa, huyện Châu Thành. Bến nhằm phục vụ khu công nghiệp Bình Hòa.
- Bến Bình Đức: Nằm trên sông Hậu, thuộc phường Bình Đức, Tp. Long Xuyên.
- Bến Vàm Cống: Sau khi cầu Vàm Cống đi vào hoạt động, đề xuất chuyển phà Vàm Cống thành bến hành nhằm phục vụ khu công nghiệp Vàm Cống.

Ngoài các bến trung tâm trên, mỗi huyện, thị, thành phố cần bố trí các bến lẻ trên các luồng vận tải của mình. Đảm bảo sao cho các bến này thực sự là điểm cần thiết cho nhu cầu lên xuống hành hóa.

Quy mô các bến loại nhỏ, chức năng chính của bến là bốc, xếp hàng hóa dọc đường cho các tàu ghe địa phương. Tổng lượng hàng tác nghiệp ở các bến lẻ vào khoảng 2.000 T/năm.

Các bến lẻ phải được quản lý tập trung (do hiện trạng còn nhiều bến hoạt động không có giấy phép), các bến hàng nhỏ này được thiết kế ở dạng “bến đơn giản”. Tại đó, các tàu ghe địa phương sẽ neo cập tạm thời, mang tính chất “đi ngay”. Các bến lẻ này do kỹ thuật đơn giản và chi phí không cao, phù hợp với khả năng tài chính của các huyện.

#### ❖ **Cảng, bến tàu khách:**

- Cảng khách Long Xuyên: Nằm trên sông Hậu, Thuộc phường Mỹ Bình, Tp. Long Xuyên. Quy hoạch xây mới, đảm bảo đón được tàu  $\leq 120$  ghé, công suất đạt 0,8 triệu hành khách/ năm vào năm 2020 và năm 2030 là 1,2 triệu hành khách/năm.

- Cảng khách Châu Đốc: Cách cầu Cồn Tiên về phía hạ lưu 200m, thuộc xã Đa Phước, huyện An Phú. Quy hoạch xây mới, đảm bảo đón được tàu  $\leq 120$  ghé, công suất đạt 800.000 hành khách/ năm vào năm 2020 và năm 2030 là 1,2 triệu hành khách/năm.

- Bến tàu khách Núi Sập: Thuộc TT. Núi Sập, huyện Thoại Sơn. Quy hoạch xây mới nhằm phục vụ khu du lịch Núi Sập và du lịch sông nước.

#### ❖ **Bến khách ngang sông:**

- Hệ thống hóa và phân loại các bến đò theo quy mô sản lượng và quy mô cơ sở hạ tầng.

- Duy trì hoạt động và ưu tiên đầu tư nâng cấp trước hết các bến đò có lưu lượng lớn, và có ý nghĩa về mặt giao thông.

- Cải tạo chỉnh trang tất cả bến đò trên những yếu tố cơ bản:
  - + Gia cố cầu bến, xây dựng cầu bến bê tông (thay thế cầu gỗ).
  - + Làm đường lên xuống bến an toàn và đúng kỹ thuật (bề rộng, độ dốc, độ nhám chống trơn trượt...).
  - + Hai phía đường lên xuống bến phải được xây kè đá bảo vệ chống xói lở (15m mỗi phía).
  - + Các bến đò phải có trụ neo vững chắc và bố trí đúng kỹ thuật an toàn.
  - + Các bến đò cần có đủ trang bị cứu hộ, cứu nạn trên sông.

### **3.2.3. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải và công nghiệp GTVT**

#### *3.2.3.1. Các hành lang vận tải*

- Hành lang Cần Thơ – Long Xuyên – Châu Đốc: là hành lang vùng, nằm trên địa bàn Tp. Cần Thơ và tỉnh An Giang. Vận chuyển hàng hóa và hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa. Hành lang này chủ yếu do QL.91 và sông Hậu đảm nhận, trong tương lai sẽ thêm tuyến cao tốc Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc.

- Hành lang Tp. Hồ Chí Minh – Hà Tiên (Kiên Giang): là hành lang vùng, quốc gia. Vận tải hàng hóa do đường thủy nội địa đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường bộ. Vận hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa. Đoạn đi qua địa bàn tỉnh chủ yếu do sông Tiền, sông Vàm Nao, sông Hậu, kênh Tri Tôn, kênh Tám Ngàn và tuyến N1 (trong tương lai) đảm nhận.

- Hành lang Tp. Hồ Chí Minh – Long Xuyên (An Giang) – Rạch Giá (Kiên Giang): là hành lang vùng, quốc gia. Vận tải hàng hóa do đường thủy nội địa đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường bộ. Vận hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa. Đoạn đi qua địa bàn tỉnh chủ yếu do kênh Lấp Vò – Sa Đéc, kênh Rạch Sỏi – Hậu Giang và QL.80 đảm nhận.

#### *3.2.3.2. Quy hoạch hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt*

- Tổ chức sắp xếp lại mạng lưới hiện trạng 12 tuyến xe buýt đang hoạt động, chấn chỉnh một số tuyến xe buýt chưa đáp ứng đúng các tiêu chí nhằm giữ cho hoạt động ổn định.

- Giai đoạn trước 2016: Đề xuất lựa chọn 5 tuyến xe buýt nội đô (loại mini buýt dưới 17 chỗ ngồi) ở Tp. Long Xuyên và Tp. Châu Đốc, đồng thời đưa hai tuyến buýt sau vào hoạt động:

+ Tuyến số 13 (Tri Tôn-Ba Thê): Dài 26 km. Lý Trình: bến xe Tri Tôn-ĐT.943-bến xe Ốc Eo.

+ Tuyến số 14 (Tân Châu-Vĩnh Xương): Dài 22 km. Lý Trình: bến xe Tân Châu-ĐT.952 (qua cầu Tân An)-cửa khẩu Vĩnh Xương.

- Giai đoạn 2016-2020: Lựa chọn tổ chức thêm 6 tuyến buýt, nâng tổng số tuyến buýt lên 25 tuyến, đồng thời kéo dài tuyến buýt số 5 (tuyến Tp. Châu Đốc-Xuân Tô) tới TT. Ba Chúc:

+ Tuyến số 5 (Tp. Châu Đốc-Xuân Tô-TT. Ba Chúc): Dài 49 km (kéo dài 15 km). Lý trình: bến xe Châu Đốc-QL.91-TT. Xuân Tô (Tỉnh Biên)-QL.N1-TT. Ba Chúc (Tri Tôn).

+ Tuyến số 15 (phà Năng Gù-phà Châu Giang): Dài 30 km, tuyến chạy dọc theo ĐT.951 thuộc huyện Phú Tân. Lý trình: phà Năng Cù-ĐT.951-phà Châu Giang.

+ Tuyến số 16 (vòng núi Cô Tô-Tri Tôn): Dài 17 km, tuyến chạy dọc theo tuyến HL.15. Lý trình: TT. Tri Tôn-HL.15-xã Cô Tô.

+ Tuyến số 17 (Tp. Châu Đốc-Tri Tôn): Dài 39,6 km, 15; Lý trình: bến xe Châu Đốc-QL.91-ĐT.945- Tri Tôn (bến buýt dự kiến).

+ Tuyến số 18 (Tp. Châu Đốc –cửa khẩu Khánh Bình): Dài 37 km, lý trình: bến xe Châu Đốc-nội ô Tp. Châu Đốc-cầu Cồn Tiên-ĐT.957-cửa khẩu Khánh Bình.

+ Tuyến số 19 (TT. Ốc Eo-TT. Cái Dầu): Dài 40 km, lý trình: bến xe TT. Ốc Eo (Thoại Sơn)-ĐT.947-QL.91-bến xe TT. Cái Dầu (Châu Phú).

+ Tuyến số 20 (Tp. Long Xuyên-Tp.Cần Thơ): Đây là tuyến buýt liên tỉnh, dài 62 km, lý trình: Tp. Long Xuyên-QL.91-bến xe Cần Thơ.

- Giai đoạn sau 2020: Dựa vào nhu cầu hành khách từng tuyến buýt để bố trí loại phương tiện hoạt động cho phù hợp (mini buýt dưới 17 chỗ ngồi hay ô tô buýt lớn hơn 17 chỗ ngồi).

+ Tuyến số 21 (TT. Núi Sập-Châu Thành): Dài 23,5 km, lý trình: bến xe Núi Sập-ĐT.943-ĐH.78-ĐH.13-xã Cần Đăng (Châu Thành).

+ Tuyến số 22 (phà Năng Gù-TX. Tân Châu): Dài 35 km, lý trình: phà Năng Gù (Phú Tân)-ĐH.Kênh Thần Nông (quy hoạch là ĐT.950)-đường nội đo TX. Tân Châu-bến xe TX. Tân Châu.

+ Tuyến số 23 (Tp. Châu Đốc- Tịnh Biên): Dài 26,5 km, lý trình: bến xe Châu Đốc-đường nội đo Tp. Châu Đốc-ĐT.955A –bến xe Xuân Tô (Tịnh Biên).

### 3.2.3.3. Quy hoạch hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng taxi

- Cần có tiêu chuẩn dịch vụ dựa trên các khía cạnh an toàn, sự thoải mái và phù hợp với khả năng thanh toán của người dân.

- Sự sẵn có của dịch vụ và dễ dàng sử dụng cần cân bằng với sự bền vững của công việc kinh doanh.

- Các tác động bất lợi của việc khai thác taxi tới luồng giao thông cần được giảm thiểu bằng việc quy định chỗ đỗ xe taxi và hệ thống kiểm soát qua radio, cùng với các vấn đề khác.

### 3.2.3.4. Quy hoạch công nghiệp GTVT

- Cơ khí: Trước mắt tập trung các cơ sở hiện có, đầu tư thay thế những thiết bị cũ bằng thiết bị tiên tiến, hiện đại...tổ chức đào tạo nâng cao tay nghề cho lao động công nghiệp tại địa phương. Khuyến khích đầu tư trang thiết bị và hoàn thiện công nghệ cho xí nghiệp cơ khí công nông tại các huyện có khả năng đóng mới và đại tu. Nâng cấp và xây dựng xưởng sửa chữa nhỏ tại mỗi huyện và phục vụ sửa chữa gia công cơ khí nhỏ.

- Kiểm định xe cơ giới: Đảm bảo đủ năng lực hoạt động phục vụ nhu cầu kiểm định phương tiện vận tải đường bộ và đường thủy trên địa bàn tỉnh.

- Công nghiệp vật liệu xây dựng: Phát triển các chủng loại vật liệu xây dựng, trong đó loại vật liệu thô như đá, cát... phục vụ xây dựng giao thông. Chú trọng bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường. Hướng phát triển là sản xuất các loại vật liệu xây dựng mới, chất lượng cao...

- Cơ sở dạy nghề: Hình thành các trung tâm phục vụ cho đào tạo nguồn nhân lực điều khiển phương tiện vận tải bộ, thủy, bảo dưỡng sửa chữa các loại phương tiện cơ giới và đào tạo công nhân kỹ thuật cho xây dựng công trình giao thông.



### **3.3. Các giải pháp phát triển GTVT ở tỉnh An Giang**

Đề GTVT tỉnh An Giang phát triển mạnh mẽ trong thời gian tới đồng thời đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, cần thực hiện hệ thống các giải pháp, trong đó có 10 giải pháp cơ bản nhằm triển khai một cách nhanh chóng và có hiệu quả những định hướng đề ra cho hoạt động GTVT trong giai đoạn tiếp theo.

#### **3.3.1. Giải pháp về cơ chế chính sách và quản lý quy hoạch**

##### **❖ Cơ chế chính sách:**

Cơ chế chính sách có ý nghĩa vô cùng quan trọng không chỉ đối với sự phát triển của ngành GTVT mà còn đối với sự phát triển kinh tế - xã hội nói chung. Nếu cơ chế, chính sách phù hợp, sát thực tế sẽ là điều kiện thuận lợi để ngành phát triển nhanh chóng, mạnh mẽ. Cần vận dụng, thực hiện và ban hành các chính sách như: chính sách khuyến khích đầu tư, liên doanh liên kết và các biện pháp nhằm thu hút vốn đầu tư, chính sách về thu phí giao thông trên một số công trình giao thông, chính sách thuế đối với doanh nghiệp sản xuất kinh doanh thuộc ngành GTVT, chính sách huy động vốn, sự đóng góp của địa phương và nhân dân để phát triển GTNT.

##### **❖ Quản lý quy hoạch:**

- Việc đầu tư cải tạo nâng cấp, xây dựng mới các tuyến giao thông và các công trình phục vụ vận tải trên địa bàn tỉnh phải phù hợp với quy hoạch được duyệt và đúng theo các quy định về quản lý đầu tư và xây dựng hiện hành.

- Sở GTVT cần xem xét quyết định bổ sung, điều chỉnh cụ thể đối với các tuyến đường, các công trình phục vụ vận tải không trái với chức năng, quy mô của quy hoạch được duyệt. Trường hợp cần bổ sung điều chỉnh quy hoạch được duyệt, Sở GTVT cần báo cáo trình UBND tỉnh xem xét quyết định.

- Sở Tài nguyên và môi trường, UBND các huyện, thị phải quản lý chặt chẽ quỹ đất theo quy định của pháp luật nhằm đáp ứng yêu cầu cải tạo nâng cấp phát triển cơ sở hạ tầng GTVT trên địa bàn tỉnh theo quy hoạch được duyệt.

- Sở GTVT và UBND các huyện, thị thường xuyên kiểm tra việc quản lý sử dụng đất theo đầu tư xây dựng mới cơ sở hạ tầng GTVT trên địa bàn tỉnh và cải tạo mạng lưới đường bộ, đảm bảo việc sử dụng đúng mục đích được quy hoạch.

- Tiến trình đầu tư đảm bảo sự cân đối đồng bộ năng lực giao thông của toàn mạng đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và phục vụ dân sinh, đồng thời phải đảm bảo an ninh quốc phòng. Đảm bảo tính hiệu quả của các dự án trong tiến trình đầu tư.

### **3.3.2. Giải pháp về đổi mới tổ chức quản lý, cải cách hành chính**

- Nghiên cứu, sắp xếp lại các đơn vị quản lý theo mô hình chức năng, tách chức năng quản lý nhà nước với quản lý sản xuất kinh doanh, phân công, phân cấp quản lý một cách hợp lý để bộ máy quản lý gọn nhẹ, hoạt động có hiệu quả.

- Đổi mới hoạt động của các doanh nghiệp nhà nước, đẩy mạnh chương trình cổ phần hóa, thực hiện chủ trương giao, bán, khoán kinh doanh và cho thuê doanh nghiệp nhà nước. Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia vào các dịch vụ công như xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông, môi trường giao thông đô thị thông qua các hình thức chuyển nhượng quyền thu phí, khoán thu, khoán chi bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông để giảm chi phí, tăng chất lượng công trình và tăng nguồn vốn tái đầu tư.

- Tăng cường quản lý chặt chẽ quy hoạch các cấp.

- Kiện toàn tổ chức và hoàn thiện thể chế quản lý đối với giao thông nông thôn (ở cấp huyện, xã).

- Theo Sở GTVT An Giang, quý 1/2014, Sở đã tiến hành rà soát, cập nhật mới và sửa đổi, bổ sung 156 thủ tục hành chính (TTHC) gồm: 100 TTHC đường bộ, 56 thuộc lĩnh vực đường thủy nội địa theo các văn bản quy phạm pháp luật có hiệu lực thi hành; kiện toàn quy trình thực hiện TTHC theo cơ chế một cửa; đảm bảo và nâng cao tính công khai, minh bạch, đơn giản, dễ hiểu, dễ làm tất cả các loại giấy tờ, yêu cầu điều kiện thực hiện TTHC không gây phiền hà, giảm thiểu thời gian thực hiện và tiết kiệm chi phí tuân thủ.

Bên cạnh đó, Sở cũng tích cực đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động quản lý, điều hành, hoạt động cải cách hành chính – kiểm soát TTHC, ngay trong quý 1/2014, Sở GTVT An Giang đã triển khai cung cấp dịch vụ công 156 TTHC ở cấp độ 3 trên hệ thống Cổng thông tin điện tử kết nối Internet và thí điểm tổ chức đăng ký trực tuyến (online) TTHC kết hợp thực hiện trọn gói dịch vụ “nhận, trả kết quả giải quyết TTHC qua đường bưu chính (cấp độ 4) đến nhà hoặc nơi người dân, tổ chức yêu cầu, theo tinh thần Thông báo kết luận số 04/TB-UBND ngày 13/1/2014 của Chủ tịch

UBND tỉnh An Giang.

Cách làm này còn giúp cơ quan tăng cường kiểm soát việc công khai, minh bạch TTHC, cách thức, thời gian thực hiện TTHC; ngăn chặn những nhiễu tiêu cực trong quan hệ hành chính với người dân, tổ chức, doanh nghiệp; đồng thời nâng cao ý thức trách nhiệm, đạo đức của cán bộ, công chức, viên chức nhà nước trong quá trình thực thi công vụ.

### **3.3.3. Giải pháp về phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng GTVT**

Hệ thống kết cấu hạ tầng GTVT là một bộ phận chủ yếu của hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, là cơ sở quan trọng để phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội và là cầu nối giữa các vùng, miền với nhau. Hệ thống kết cấu hạ tầng GTVT phát triển sẽ là chất xúc tác giúp cho hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh phát triển nhanh và bền vững. Vì vậy, phát triển kết cấu hạ tầng GTVT cần phải đồng bộ không những trong nội bộ ngành GTVT mà còn đồng bộ với kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội.

Hiện nay, mạng lưới GTVT tỉnh An Giang có phát triển hơn trước nhưng vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và khu vực. Vì vậy, trong thời gian tới cần phải xây dựng một mạng lưới GTVT đồng bộ giữa các loại hình GTVT và giữa các địa phương trong tỉnh. Về loại hình GTVT, bên cạnh việc đầu tư nâng cấp hệ thống đường bộ cũng cần chú trọng phát triển hệ thống giao thông đường thủy vì đây là thế mạnh của tỉnh. Việc xây dựng các tuyến đường giao thông phải đi liền với các công trình phục vụ như: hệ thống bến bãi, phương tiện vận tải, dịch vụ có liên quan,... Mặt khác, cần phân bố mạng lưới GTVT hợp lý giữa các địa phương trong tỉnh, đặc biệt là ở những vùng sâu, vùng xa.

Bên cạnh đó, phát triển kết cấu hạ tầng GTVT phải đồng bộ với các lĩnh vực kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội khác. Chẳng hạn, việc nâng cấp, xây dựng đường giao thông cần phải xây dựng các công trình cấp thoát nước, cấp điện và bưu chính - viễn thông, hay gắn với việc xây dựng nhà cửa, trường học, trạm y tế, nhà văn hóa,... Có như vậy mới có thể bố trí và ổn định dân cư, đồng thời thúc đẩy sản xuất hàng hóa, tạo thu nhập cho người dân. Nếu không làm được điều này thì dù kết cấu hạ tầng có công phu, hiện đại cũng bị bỏ phí.

Phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng còn thể hiện ở việc quy hoạch phát triển các

ngành GTVT cùng với các ngành khác nằm trong hệ thống kết cấu hạ tầng cần phải thống nhất. Cần xác định, yếu tố nào trong kết cấu hạ tầng phải được thực hiện trước, yếu tố nào thực hiện sau, tránh trường hợp phải dỡ bỏ các bộ phận được xây dựng trước thì mới hoàn thành được bộ phận sau. Như vậy, phát triển kết cấu hạ tầng GTVT một cách đồng bộ nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư, có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội và nâng cao đời sống dân cư của vùng.

### **3.3.4. Giải pháp về huy động vốn đầu tư**

Để phát triển GTVT tỉnh An Giang theo định hướng đã đề ra đòi hỏi nhu cầu rất lớn về nguồn vốn đầu tư. Vì vậy, tỉnh cần phải có những chính sách huy động vốn hợp lý và có hiệu quả. Tỉnh xác định, trong việc huy động vốn đầu tư thì việc phát huy nội lực là cơ bản đồng thời nguồn lực ngoài tỉnh là quan trọng, tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách Nhà nước, ngân sách địa phương, các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) của các nước, các tổ chức tài chính quốc tế, huy động vốn trong dân, vay tín dụng ưu đãi, phát hành trái phiếu,...

*Khả năng huy động vốn đầu tư của tỉnh:*

*- Vốn đầu tư từ ngân sách Trung ương:*

Hàng năm, nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước (Trung ương và địa phương) dành một phần để hỗ trợ cho các dự án phát triển GTNT, tập trung cho xây dựng và nâng cấp các tuyến đường huyện và đường về tới trung tâm xã, đầu tư xây dựng các công trình đòi hỏi kỹ thuật cao như cầu, cống,... Phần vốn hỗ trợ của Nhà nước có nhiều đầu mối nhưng phải ít cửa.

*- Huy động đóng góp của nhân dân:*

Đối với GTNT tiếp tục thực hiện phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”, “Dân làm, Nhà nước hỗ trợ”. Cách thức huy động sức dân cũng hết sức đa dạng, tùy theo điều kiện cụ thể của địa phương. Phần đóng góp có thể tính theo hộ, nhân khẩu, hoặc theo số đất canh tác của mỗi hộ. Ngoài việc đóng góp bằng tiền, có thể huy động sự đóng góp bằng ngày công lao động, bằng phương tiện vận tải, bằng vật liệu xây dựng,... Với đặc thù là tỉ trọng nguồn vốn đóng góp của nhân dân khá cao trong tổng nguồn vốn đầu tư phát triển GTNT nên việc quản lý các nguồn vốn huy động từ nhân dân có một ý nghĩa quan trọng.

*- Huy động lao động công ích hàng năm:*

Theo Pháp lệnh công ích, hàng năm công dân Việt Nam trong độ tuổi nam từ 18 - 45 tuổi, nữ từ 18 - 40 tuổi, trừ các trường hợp được miễn giảm, có nghĩa vụ phải đóng góp bằng sức lao động hoặc bằng tiền tương đương 10 ngày công để làm các công trình công cộng. Đề nghị Nhà nước cho phép ngành GTVT được sử dụng tối thiểu 50% quỹ lao động công ích để phát triển giao thông.

*- Thu hút đầu tư nước ngoài:*

Để thu hút được nhiều hơn nguồn vốn nước ngoài vào phát triển kết cấu hạ tầng giao thông nói chung và GTNT nói riêng, mà chủ yếu là các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và các vốn viện trợ không hoàn lại của các tổ chức phi chính phủ (NGO), cần phải chuẩn bị tốt các dự án, bố trí kịp thời vốn đối ứng, phân cấp rõ ràng các dự án ODA thuộc Trung ương và địa phương quản lý. Tiếp tục cải tiến các thủ tục kế toán, kiểm toán, thanh quyết toán công trình để đẩy nhanh tốc độ giải ngân cho các dự án.

*Để có thể huy động có hiệu quả các nguồn vốn trên, tỉnh cần:*

- Tranh thủ mọi nguồn lực, kêu gọi đầu tư, khuyến khích đầu tư một số lĩnh vực bằng hình thức BOT (đầu tư-khai thác-chuyển giao) hoặc các hình thức hợp pháp khác... để đẩy mạnh đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, tạo ra mạng lưới giao thông đồng bộ, liên thông nhằm phục vụ có hiệu quả các yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

- Tỉnh cần xây dựng các chính sách ưu tiên, ưu đãi khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng GTVT, kể cả cầu, đường, bến bãi, phương tiện vận tải,... Cụ thể là miễn giảm thuế các loại trong một số năm, giảm tiền thuê đất cho các loại hình dịch vụ trong GTVT, ưu tiên nhanh chóng trong giải quyết thủ tục đầu tư... Các chính sách này phải đảm bảo nhất quán, lâu dài và đảm bảo quyền lợi chính đáng cho các nhà đầu tư.

- Cần chú trọng đặc biệt đến việc khuyến khích và đa dạng hóa các hình thức huy động vốn từ các thành phần kinh tế trong tỉnh. Mở rộng quan hệ hợp tác với các tỉnh trong vùng ĐBSCL trong việc liên doanh liên kết để phát triển GTVT.

- Chú trọng phương thức đấu giá quyền sử dụng đất. Đây là một phương thức mới, đã được thành công ở một số địa phương. Để áp dụng phương thức này, các ban

ngành của tỉnh cần nghiên cứu kỹ để có đề xuất chính thức với HĐND và UBND tỉnh.

### **3.3.5. Giải pháp khoa học- công nghệ**

Trong thế kỷ XXI, các ngành khoa học và công nghệ của thế giới tiếp tục đạt được những thành tựu đáng kinh ngạc. Những thành tựu của khoa học - công nghệ ngày càng được ứng dụng một cách phổ biến và sâu rộng. Do vậy, đòi hỏi tất yếu trong vấn đề phát triển kết cấu hạ tầng GTVT của cả nước nói chung và của tỉnh An Giang nói riêng cần tăng cường tiếp thu và ứng dụng những thành tựu khoa học - công nghệ tiên tiến phù hợp với điều kiện thực tế của địa phương. Cụ thể như:

- Tăng cường ứng dụng khoa học kỹ thuật, công nghệ mới trong đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng GTVT. Khuyến khích áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới.

- Áp dụng các biện pháp quản lý tiên tiến trong quản lý đầu tư xây dựng các công trình giao thông, đảm bảo công trình xây dựng xong khai thác có hiệu quả, không lạc hậu.

- Mạnh dạn đầu tư, áp dụng công nghệ mới, công nghệ tiên tiến là một giải pháp tích cực, áp dụng trong nhiều khâu của công tác thiết kế, thi công. Định hướng trong những năm tới cần được quan tâm nhất là trong khâu thiết kế nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư. Nếu có công nghệ tiên tiến, vật liệu mới mang lại hiệu quả trong quá trình thiết kế, thi công, khai thác sẽ tiết kiệm đầu tư, từ đó đẩy nhanh được tiến độ thực hiện các mục tiêu.

- Ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật đường giao thông, quy trình, quy phạm thi công, các định mức tiêu hao vật liệu, lao động,... Từng bước đưa vào cấp theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật đường giao thông.

- Ứng dụng khoa học - công nghệ trong quản lý phương tiện giao thông. Quy định niên hạn sử dụng đối với tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ. Tăng cường quản lý hoạt động vận tải, đảm bảo hợp lý, khoa học, chú trọng hoạt động vận tải hành khách, hàng hóa bằng xe ô tô và phương tiện thủy.

### **3.3.6. Giải pháp đào tạo và phát triển nguồn nhân lực**

Kết quả quan trọng của chính sách này là phải tạo ra đội ngũ cán bộ có chuyên môn giỏi, có phẩm chất chính trị và tinh thần trách nhiệm. Thực trạng nguồn nhân lực GTVT tỉnh An Giang còn nhiều hạn chế về năng lực và trình độ, đội ngũ cán bộ chuyên ngành có trình độ đại học còn thiếu, nhất là đối với cán bộ cấp huyện, cấp xã.

Vì vậy trong thời gian tới, tỉnh cần phải nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành GTVT của tỉnh, đảm bảo về số lượng và chất lượng, phải tạo ra được đội ngũ cán bộ có chuyên môn giỏi, có phẩm chất chính trị và tinh thần trách nhiệm. Để thực hiện công tác quy hoạch nguồn nhân lực cần thực hiện các giải pháp sau:

- Trước mắt, cần quan tâm và khẩn trương đào tạo cho cán bộ làm công tác giao thông cấp huyện và xã như tổ chức tập huấn cho cán bộ làm GTNT những kiến thức cơ bản để chỉ đạo phong trào và tham mưu cho các cấp chính quyền trong công tác lập kế hoạch, công tác giám sát và quản lý chất lượng các công trình giao thông, quản lý vận tải ở địa phương. Về đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật phải thường xuyên được cử đi học tập, nâng cao kiến thức khoa học và quản lý để nhanh chóng tiếp cận với thành tựu khoa học kỹ thuật mới và phương pháp quản lý tiên tiến.

- Về lâu dài cần nghiên cứu xây dựng một số chế độ, chính sách của tỉnh về nguồn nhân lực, tạo môi trường và điều kiện thuận lợi để thu hút người có trình độ chuyên môn cao, cán bộ quản lý giỏi cho ngành GTVT. Cần xây dựng và triển khai thực hiện chương trình đào tạo đồng bộ, từ cán bộ lãnh đạo, quản lý, khoa học kỹ thuật, kinh tế, tài chính đến công nhân vận hành, bảo dưỡng cho các ngành kết cấu hạ tầng GTVT.

### **3.3.7. Giải pháp đảm bảo trật tự, an toàn giao thông**

Hiện nay, phương tiện giao thông và ý thức của người tham gia giao thông ở tỉnh An Giang đã và đang là thách thức lớn cho sự phát triển GTVT của tỉnh, dẫn đến nhiều vấn nạn về an toàn, ùn tắc giao thông và gây ra sự lãng phí cũng như ô nhiễm môi trường. Đi lại bằng phương tiện cá nhân hay bằng giao thông công cộng là sự lựa chọn từ cá nhân mỗi con người cho đến nhà hoạch định sách lược về giao thông. Tuy nhiên, để đảm bảo an toàn giao thông, tiết kiệm nhiên liệu và phương tiện, cũng như giảm thiểu về ô nhiễm môi trường cần hướng đến hệ thống giao thông công cộng. Đây được coi là giải pháp vừa tiết kiệm, vừa đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

Để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trước hết cần phải nâng cao ý thức của người tham gia giao thông; tuyên truyền, vận động để mọi người thấy lợi ích của việc sử dụng hệ thống giao thông công cộng nhằm giảm việc sử dụng phương tiện cá nhân.

Đối với các cơ quan chức năng, cần:

- Thực hiện kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho xe mô tô, xe

gắn máy đang lưu hành.

- Tăng cường mạnh mẽ công tác cưỡng chế thi hành luật giao thông với một số các giải pháp trọng tâm như: nâng cao chất lượng và huy động các nguồn lực có thể tham gia cưỡng chế (cảnh sát giao thông, trật tự giao thông, các lực lượng cảnh sát khác, công an xã...); tăng cường xử phạt thông qua hình ảnh; tăng cường xây dựng các trạm kiểm soát tải trọng xe.

- Đẩy mạnh công tác kiểm tra, giám sát, chống tiêu cực trong các lực lượng thi hành công vụ bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

- Triển khai việc quản lý phương tiện đã được đăng ký, thông qua việc gia hạn đăng ký, tái đăng ký phương tiện.

- Tăng cường phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương và các tổ chức chính trị - xã hội trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông; kiên quyết gắn trách nhiệm của người đứng đầu các tổ chức trong việc thực hiện bảo đảm trật tự an toàn giao thông thuộc phạm vi quyền hạn.

- Thực hiện thường xuyên “Năm an toàn giao thông”, “Tháng an toàn giao thông”, “Tuần an toàn giao thông” và tiếp tục đẩy mạnh an toàn giao thông trong các trường học.

- Khẩn trương xây dựng và triển khai chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình an toàn giao thông tại các địa bàn trong tỉnh.

### **3.3.8. Giải pháp về phát triển giao thông nông thôn**

- Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện chủ trương “Nhà nước và nhân dân cùng làm” để một mặt tranh thủ nguồn lực trong dân, mặt khác nâng cao ý thức trách nhiệm của nhân dân đối với việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông địa phương.

- Ưu tiên dành vốn ODA, ngân sách địa phương để phát triển giao thông nông thôn gắn kết với công nghiệp hoá - hiện đại hoá nông nghiệp, nông thôn.

- Hỗ trợ cho các doanh nghiệp đảm nhận vận tải đến các vùng sâu, vùng xa, hải đảo, vùng kinh tế khó khăn và phục vụ các nhiệm vụ đột xuất.

- Giảm các loại phí, lệ phí đăng ký phương tiện cho các vùng nông thôn và các vùng sâu, vùng xa.

- Có chính sách ưu đãi tín dụng cho các doanh nghiệp và cá nhân mua sắm



phương tiện vận tải đường bộ và đường thủy phục vụ nông thôn, vùng sâu, vùng xa.

### **3.3.9. Giải pháp nâng cao chất lượng các tuyến đường giao thông**

Mặc dù trong bối cảnh khó khăn, nguồn vốn hạn hẹp nhưng hệ thống kết cấu hạ tầng trong tỉnh cần được đầu tư mới và nâng cấp, cải tạo, sửa chữa đáng kể, phục vụ phát triển kinh tế và bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Để nâng cao chất lượng và kéo dài tuổi thọ của các tuyến giao thông, Tỉnh cần:

- Tiến hành sửa chữa triệt để các hư hỏng nền, mặt đường cũ và triển khai thi công tăng cường mặt đường.
- Có giải pháp tạo nhám mặt đường cũ trước khi tăng cường mặt đường để đảm bảo ổn định trượt trong quá trình khai thác.
- Nghiên cứu, so sánh, lựa chọn các giải pháp tăng cường mặt đường trên cơ sở phân tích cụ thể các yếu tố kinh tế - kỹ thuật, hạn chế việc tôn cao mặt đường, đặc biệt là các đoạn qua khu vực tập trung đông dân, ưu tiên các giải pháp sử dụng vật liệu gia cố (bê tông nhựa rỗng, đá dăm đen...) hoặc sử dụng các giải pháp cào bóc tái chế.
- Có kế hoạch xây dựng, bổ sung các hướng dẫn, tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm thiết kế thi công, nhất là đối với các loại kết cấu, công nghệ mới.
- Nâng cao năng lực các chủ thể tham gia thực hiện dự án (Chủ đầu tư, Tư vấn giám sát, tư vấn thiết kế, nhà thầu) bằng cách tăng cường tính chịu trách nhiệm của các chủ thể theo các chế tài, tạo điều kiện trong hợp tác quốc tế để nâng cao trình độ quản lý cũng như tư vấn của dự án.
- Nghiên cứu đề xuất các phương thức hợp tác để tăng cường nguồn lực cho phát triển xây dựng giao thông.

### **3.3.10. Giải pháp phòng ngừa, khắc phục lũ lụt, bão đối với công trình GTVT**

Cơ quan chức năng, ngoài nhiệm vụ quản lý, duy tu sửa chữa theo các chế độ thường xuyên, định kỳ hàng năm, còn phải thường xuyên tiến hành kiểm tra, rà soát công trình giao thông trong và sau mỗi đợt lụt, bão để phát hiện kịp thời các hư hỏng đột xuất; phải tiến hành ngay các biện pháp sửa chữa, gia cường các bộ phận hư hỏng hoặc có nguy cơ bị lụt, bão đe dọa và bảo đảm hệ thống thoát nước luôn thông thoát.

- *Đối với nền đường:* Mái ta luy nền đường, lề đường được dây cỏ, san bạt đúng

độ dốc thiết kế; những nơi địa chất mái ta luy không ổn định, cần phải làm kè hoặc gia cố mái dốc, những nơi nền đường bị ngập nước phải được gia cố lè, mái ta luy và kết cấu mặt đường phải bằng vật liệu phù hợp. Đối với rãnh thoát nước, bao gồm rãnh dọc, rãnh đỉnh, bậc nước và dốc nước phải làm sạch cây cỏ, vét bùn, đá, bảo đảm thoát nước tốt, độ dốc cần thiết. Phần gia cố bị hư hỏng cần được sửa chữa trước mùa mưa, lũ.

- *Đối với cầu, cống:* Trước hết phải khai thông dòng chảy kể cả thượng, hạ lưu, luôn luôn bảo đảm thoát nước tốt; Ở vùng có đá, cây trôi, phải có người thường xuyên trực gỡ bỏ cây và rác, không để bám vào thân trụ, đáy dầm, làm hư hại cầu, nếu cần thiết phải có trụ chống va trôi; Vùng thường xuyên thay đổi dòng chảy, cần có biện pháp chỉnh nắn dòng và gia cố hai bờ, mố cầu hợp lý; Phải khơi thông hồ tụ, lòng cống, kể cả trước và trong mùa mưa bão, phải gia cố tường đầu, sân tiêu năng; cống nằm ở vị trí có đá, cây trôi thì phải có biện pháp gia cường chống đất đá, cây trôi lấp cống làm tắc nước gây tràn và xói lở nền, mặt đường hoặc trôi cống.

- *Đối với hệ nổi, cầu phao, phà và ca nô:* Phải cố định chặt các đồ vật trên phương tiện, phòng khi nghiêng ngã không bị xô, lăn, đổ vỡ hoặc dịch chuyển làm thay đổi trọng tâm; Bảo đảm độ kín nước của các nắp boong. Thành và đáy phà, phao, canô không bị thủng, không bị hở; Máy móc, chân vịt, tay lái luôn luôn tốt, hệ thống bơm hút đủ khả năng bơm hút khô hầm phao, phà và các boong hở đủ lỗ thoát nước và thoát nước tốt; Các âu giầu, hệ neo giữ đầy đủ để giầu phà, phao khi lạt, bão xảy ra; Phải đầy đủ thiết bị cứu sinh, cứu hoả.

- *Đối với các công trình xây dựng mới cần:*

+ Nghiên cứu địa hình, địa mạo của khu vực xây dựng công trình và lưu vực, sự hình thành các công trình ở thượng lưu có tác động đến công trình giao thông.

+ Lựa chọn địa điểm công trình, vật liệu, loại kết cấu thích hợp để chống được gió bão.

+ Tính toán thủy văn theo lưu lượng thiết kế; tính toán thiết kế công trình theo cường độ gió bảo đảm tính ổn định chống gió, bão của tổng thể công trình cũng như từng kết cấu riêng biệt; thiết kế theo Quy chuẩn, Tiêu chuẩn nhưng phải quan tâm tới ảnh hưởng của sự thay đổi khí hậu toàn cầu và khu vực; ảnh hưởng của các công trình thủy lợi, thủy điện, nông ngư nghiệp cùng các tác động do phá hủy môi trường sinh

thái của con người như chặt phá rừng, khai thác nguyên vật liệu bừa bãi làm thay đổi của môi trường trong khu vực xây dựng.

+ Khi thiết kế khẩu độ cầu nên tránh thu hẹp dòng chảy tự nhiên của sông, suối để không ảnh hưởng đến việc thoát lũ, phá hoại đường đầu cầu và gây xói lở móng trụ cầu. Cần tính toán chiều sâu xói lở dưới chân trụ và móng cầu để xác định cao độ đặt móng sâu hơn cao độ đáy sông sau khi sỏi một độ sâu an toàn tùy theo loại móng. Chú ý thiết kế kè chỉnh hướng dòng chảy, lát mái ta luy đất đắp tứ nón và đường vào cầu, xây dựng các trụ chống và phía thượng lưu của các trụ cầu để gạt cây và vật trôi không cho chúng va thẳng vào trụ cầu.

+ Đối với các công trình đường, phải tính toán đầy đủ các rãnh thoát nước (rãnh dọc, rãnh ngang, rãnh đỉnh) với diện tích thoát nước đủ cho lưu lượng nước thông qua lúc có mưa lũ lớn.

+ Cao độ nền đường bộ phải cao hơn mực nước tính toán cao nhất khi có bão lũ. Trong trường hợp phải chấp nhận có những lúc nhất thời để nước tràn qua nền đường thì phải có thiết kế đặc biệt để bảo vệ đoạn đường đó như lát mái và lề đường để nước khỏi xói lở, đất nền đường cần được gia cố để chịu được tải trọng chạy qua trong điều kiện đất nền no nước.

+ Mái ta luy phải có độ dốc phù hợp với chiều cao loại ta luy (âm hay dương), loại địa chất và kết cấu địa tầng; phải dự tính để trong những trường hợp bất lợi khi có lụt, bão, mưa lớn, nước mặt và nước ngầm tác động vẫn bảo đảm ổn định.

+ Đầu tư thích đáng cho công tác nghiên cứu khoa học để có thể áp dụng những tiến bộ kỹ thuật mới tạo ra các công trình có khả năng chịu được tác động của lụt, bão, sự cố, thiên tai. Nghiên cứu những quy luật thủy văn, thủy lực của sông, quy luật lụt, bão của từng miền đất nước để đề xuất việc áp dụng các loại kết cấu hợp lý chống được lụt, bão, sự cố, thiên tai trong từng vùng, từng khu vực.

### **3.3.11. Giải pháp về phát triển vận tải và công nghiệp GTVT**

#### ***❖ Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải:***

Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh trong lĩnh vực vận tải. Đẩy mạnh cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước. Doanh nghiệp nhà nước chỉ chiếm một tỷ lệ cần thiết để vận tải phục vụ vùng sâu, vùng xa, vùng hải đảo và các nhiệm vụ

đột xuất khác.

**❖ *Tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng đối với mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải:***

- Các phương tiện tham gia kinh doanh vận tải của các thành phần kinh tế phải đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn vận tải và bảo vệ môi trường, đồng thời thực hiện đầy đủ nghĩa vụ đóng góp đối với nhà nước (các loại thuế, phí ...) với mức đóng góp hợp lý.

- Xây dựng hệ thống giá cước hợp lý giữa các phương thức vận tải để Nhà nước làm công cụ điều tiết vĩ mô.

**❖ *Nâng cao chất lượng vận tải và dịch vụ vận tải:***

- Đổi mới phương tiện về chất lượng và chủng loại phù hợp với yêu cầu vận tải hàng hóa, hành khách trên các tuyến vận tải và điều kiện kết cấu hạ tầng.

- Phát triển mạnh vận tải đa phương thức trong vận tải hàng hóa, đảm bảo "cửa tới cửa", tạo điều kiện thuận lợi cho chủ hàng.

- Quy định, kiểm tra thường xuyên chất lượng phương tiện và dịch vụ trên các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đảm bảo quyền lợi của khách hàng.

- Phát triển đa dạng các dịch vụ vận tải, đảm bảo nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội.

**❖ *Tăng cường, phát huy vai trò của các cơ quan, hiệp hội bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng các dịch vụ giao thông, vận tải:***

- Sắp xếp hệ thống các cơ quan, tổ chức, hiệp hội bảo vệ quyền lợi khách hàng. Tổ chức mạng lưới văn phòng trên toàn quốc.

- Các cơ quan, hiệp hội tham gia các đoàn kiểm tra thường xuyên, bất thường, kịp thời xử lý các sai phạm của các chủ vận tải.

- Tăng cường tuyên truyền để khách hàng ý thức quyền lợi của mình và liên hệ, hợp tác với các cơ quan, hiệp hội chức năng khi nhận thấy bị xâm phạm quyền lợi khách hàng.

**❖ *Phát triển vận tải hành khách công cộng:***

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia vận tải hành khách công cộng. Khi cần thiết Nhà nước thành lập doanh nghiệp công ích đảm bảo vận tải hành khách công cộng.

- Hỗ trợ đầu tư cho doanh nghiệp vận tải hành khách công cộng với nhiều hình thức đa dạng như ưu đãi tín dụng, ưu đãi sau đầu tư mua sắm phương tiện hoặc trợ giá.
- Khuyến khích sử dụng phương tiện lắp ráp trong nước để vận chuyển hành khách công cộng như bán trả chậm, bán trả góp, có chính sách ưu đãi trong việc nhập khẩu phụ tùng, thiết bị chưa sản xuất được trong nước...
- Miễn hoặc giảm tối đa các loại thuế, phí theo quy định của pháp luật đối với doanh nghiệp tham gia vận tải hành khách công cộng đô thị như: thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng, thuế sử dụng đất và tiền thuê đất (đối với đất được dùng làm nhà chờ, bến bãi đỗ xe, trạm bảo dưỡng sửa chữa), phí sử dụng bến bãi, phí cầu đường đối với phương tiện vận tải khách công cộng đô thị bằng xe buýt.
- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải khách công cộng. Chỉ cho phép các doanh nghiệp nào đủ tiêu chuẩn (phương tiện, chất lượng phục vụ...) mới được tham gia vận tải khách công cộng đảm bảo lợi ích của hành khách.

**❖ Giải pháp về phát triển công nghiệp giao thông vận tải**

- Cho phép các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải trong tỉnh liên doanh với nước ngoài để tranh thủ nguồn vốn, công nghệ cũng như kinh nghiệm trong điều hành quản lý, đồng thời có lộ trình nội địa hóa.
- Thành lập các công ty thuê mua tài chính có sự bảo lãnh của UBND tỉnh để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tiếp cận, sử dụng các nguồn tài chính, công nghệ, phương tiện kỹ thuật mới.

**3.3.12. Giải pháp về nâng cao hiệu quả GTVT đường thủy nội địa**

- Nâng cao nhận thức của các ngành, các địa phương và các doanh nghiệp về đường thủy nội địa, rà soát lại quy hoạch phát triển vận tải thủy nội địa, tăng cường đầu tư cho vận tải thủy nội địa, nạo vét các luồng tuyến, sông kênh.
- Hoàn thiện chiến lược quy hoạch, xây dựng thể chế chính sách và hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật để thúc đẩy vận tải thủy nội địa theo hướng tạo thuận lợi tốt nhất cho người dân cho doanh nghiệp, tăng năng suất vận tải, giảm cước phí vận tải thúc đẩy thị trường đường thủy nội địa phát triển.
- Đảm bảo môi trường cạnh tranh lành mạnh giữa đường thủy nội địa với các loại hình vận tải khác và cần tập trung vào những thứ ít tiền làm trước vì bây giờ có nhiều

cái rất đơn giản, không cần nhiều tiền.

- Công tác đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy được thực hiện có trọng tâm; thường xuyên kiểm tra, đôn đốc, tháo gỡ những khó khăn vướng mắc.

- Nghiên cứu đề xuất loại hình phương tiện vận tải container bằng đường thủy nội địa hợp lý, hiệu quả, đồng bộ với phương án quy hoạch các cảng thủy nội địa và tình hình luồng lạch của các địa phương trong tỉnh.

### **3.3.13. Giải pháp về bảo vệ môi trường**

Ô nhiễm môi trường gây ra từ phương tiện giao thông ảnh hưởng trực tiếp đời sống dân sinh của mỗi chúng ta. Hơn thế, sự biến đổi khí hậu toàn cầu không thể thiếu sự “đóng góp” quan trọng từ số lượng quá lớn phương tiện giao thông ô tô, xe gắn máy do đốt cháy nhiên liệu hóa thạch “góp phần” làm gia tăng hiệu ứng nhà kính. Do vậy, cần phải có biện pháp ứng xử thân thiện với môi trường trong giao thông.

Để thực hiện được việc kiểm soát, phòng ngừa, hạn chế gia tăng ô nhiễm, hướng tới xây dựng hệ thống giao thông vận tải bền vững, thân thiện môi trường. Cần triển khai thực hiện các giải pháp chủ yếu sau đây:

- Tổ chức quản lý, kiểm tra khí thải phương tiện cơ giới đường bộ theo các tiêu chuẩn đã ban hành; tổ chức quản lý phát thải khí gây ô nhiễm, khí nhà kính do hoạt động GTVT.

- Quản lý và giảm thiểu chất thải lỏng gây ô nhiễm do hoạt động giao thông vận tải; đặc biệt quan tâm đến việc quản lý nước dẫn tàu của các phương tiện vận tải thủy; nước thải sinh hoạt do hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa.

- Các dịch vụ sửa chữa ô tô, xe máy cần có điểm tập trung đủ lớn, phải qua trình duyệt được cấp phép của các đơn vị, cơ quan về môi trường. Như thế mới có hệ thống thu gom chất thải từ dầu mỡ để xử lý. Mặt khác, các dịch vụ rửa xe vốn sử dụng lãng phí rất nhiều nước, nước thải ra lại lẫn với dầu mỡ, chất tẩy nên cần phải có hệ thống xử lý để dùng lại nước này rửa xe hoặc thải ra môi trường.

- Quản lý, xử lý đúng kỹ thuật, đảm bảo vệ sinh chất thải do hoạt động giao thông vận tải: rác thải sinh hoạt do hoạt động giao thông vận tải, chất thải rắn trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

- Quản lý các thành phần gây ô nhiễm khác: bụi (PM10, PM2.5) tiếng ồn, độ rung, ... Đặc biệt quan tâm đến việc kiểm soát bụi PM10 và tiếng ồn do hoạt động giao thông vận tải tại các khu gần đô thị.
- Cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông, quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông đồng bộ việc quy hoạch đô thị.
- Cần phát triển mạnh, tăng hoạt động của các phương tiện giao thông công cộng (như xe buýt, xe điện ngầm, xe điện trên cao).
- Khuyến khích các phương tiện chạy bằng năng lượng sạch (xăng sinh học).
- Xây dựng hệ thống quan trắc đồng bộ, kiểm tra, giám sát định kỳ việc tuân thủ các tiêu chuẩn phát thải đối với các phương tiện giao thông.
- Tăng cường năng lực quản lý môi trường ở các cấp thành phố, huyện, xã, phường, thị trấn.
- Tập trung nâng cao nhận thức về môi trường của người dân, đặc biệt đối với vấn đề ô nhiễm không khí.

### **Tiểu kết chương 3**

Là tỉnh thuộc vùng ĐBSCL, An Giang có nhiều điều kiện thuận lợi về vị trí địa lí, tự nhiên và kinh tế - xã hội để phát triển GTVT. Trên thực tế, mạng lưới giao thông cũng như năng lực vận tải của tỉnh An Giang đã đạt được những thành tựu đáng kể, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và cả vùng ĐBSCL. Song, bên cạnh những thành tựu đạt được thì ngành GTVT của tỉnh cũng gặp không ít khó khăn làm ảnh hưởng đến việc đi lại và vận chuyển của người dân.

Để GTVT tỉnh An Giang phát triển đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, tỉnh đã đưa ra định hướng phát triển về lâu dài như: Hiện đại hoá các công trình giao thông theo tiêu chuẩn quốc gia và đủ năng lực phục vụ nhu cầu vận tải; đảm bảo yêu cầu liên kết phát triển vùng, đảm bảo mạng lưới đường bộ ở tỉnh là một bộ phận của hệ thống mạng lưới đường bộ quốc gia; quản lí tốt và khai thác lợi thế về vận tải đường thủy,...

Muốn đạt được những định hướng đề ra và phát triển mạnh mẽ hệ thống GTVT trong thời gian tới, đồng thời đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, An Giang cần phải thực hiện đồng bộ các giải pháp về cơ chế chính sách, quản lý quy hoạch; giải pháp về đổi mới tổ chức quản lý, cải cách hành chính; giải pháp về phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông vận tải; giải pháp về huy động vốn đầu tư; khoa học - công nghệ; đào tạo và phát triển nguồn nhân lực; đảm bảo trật tự, an toàn giao thông; giải pháp về phát triển giao thông nông thôn; giải pháp về phát triển vận tải và công nghiệp GTVT và giải pháp bảo vệ môi trường.



## KẾT LUẬN

GTVT có vai trò hết sức quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, là bộ phận quan trọng của kết cấu hạ tầng, có ý nghĩa quyết định đến chiến lược phát triển của mỗi quốc gia. Ngày nay, giao thông vận tải được coi là một trong những ngành kinh tế dịch vụ chủ yếu có liên quan trực tiếp tới mọi hoạt động sản xuất và đời sống của toàn xã hội. Nhờ có dịch vụ này mới tạo ra được sự gặp gỡ của mọi hoạt động kinh tế - xã hội, từ đó tạo ra phản ứng lan truyền giúp các ngành kinh tế cùng phát triển.

GTVT của một địa phương, một quốc gia phát triển mạnh hay yếu chịu ảnh hưởng bởi nhiều nhân tố khác nhau như vị trí địa lí, nhân tố tự nhiên và kinh tế - xã hội. Tỉnh An Giang có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển GTVT. Trong đó nổi bật là các thế mạnh về vị trí địa lí, điều kiện tự nhiên, nguồn nhân lực đông đảo và trình độ phát triển kinh tế cao. Nó đã tạo động lực cho nền kinh tế phát triển năng động, mạnh mẽ trong những năm qua và thúc đẩy GTVT phát triển đi trước một bước với tốc độ phát triển nhanh nhằm tạo tiền đề cho sự phát triển kinh tế - xã hội, củng cố an ninh quốc phòng, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa của đất nước nói chung và của tỉnh An Giang nói riêng.

Với vai trò và vị trí rất quan trọng của một ngành thuộc kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội. GTVT An Giang đã nhận được sự đầu tư khá lớn của Trung ương và địa phương, bộ mặt GTVT của tỉnh đã thay đổi đáng kể trong vòng thập kỷ qua. Hệ thống đường quốc lộ, tỉnh lộ được nâng cấp, mở rộng; một số đường huyện nâng lên thành đường tỉnh; giao thông đô thị được chỉnh trang. Tỷ lệ cứng hóa mặt đường giao thông nông thôn cũng được tăng lên đáng kể, 100% đường xã có ô tô đến được trung tâm xã giúp kết nối tốt hơn các vùng lãnh thổ trong và ngoài tỉnh, thực hiện xóa đói giảm nghèo, thu hẹp khoảng cách kinh tế giữa các địa phương trong tỉnh. Bên cạnh đó, với hệ thống sông ngòi chằng chịt, giao thông thủy An Giang cũng đóng vai trò rất quan trọng trong quá trình vận tải, đặc biệt là vận tải hàng hóa, tạo điều kiện thuận lợi cho việc giao lưu hàng hóa trong và ngoài tỉnh.

Tuy nhiên, ngành GTVT tỉnh An Giang còn gặp nhiều khó khăn và hạn chế cần khắc phục. Là tỉnh đầu nguồn, cộng với hệ thống sông ngòi dày đặc, nên các tuyến

đường thường bị ảnh hưởng của quá trình xâm thực của các con sông, gây sạt lở làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến chất lượng các tuyến đường. Ngoài ra, mạng lưới giao thông nhiều nơi có quy mô nhỏ bé, trang thiết bị lạc hậu, tiêu chuẩn kỹ thuật chưa cao, hệ thống bến xe, bến bãi đường sông còn yếu, nguồn vốn đầu tư chưa đáp ứng đủ nhu cầu phát triển. Do đó, những yếu kém của kết cấu hạ tầng giao thông nói trên đã ảnh hưởng không nhỏ đến sự phát triển kinh tế của tỉnh, nhiều nơi giao thông xuống cấp một cách nghiêm trọng đã ảnh hưởng khá lớn đến hoạt động vận tải.

Vì vậy trong thời gian tới, tỉnh An Giang cần có những biện pháp hiệu quả để khắc phục những yếu kém trong phát triển GTVT, trong đó chú trọng đến các vấn đề về cơ chế chính sách, phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng, huy động vốn đầu tư, khoa học – công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực,...Như vậy trong tương lai không xa, có thể khẳng định rằng kết cấu hạ tầng GTVT tỉnh An Giang sẽ phát triển vững mạnh hơn nữa, đóng góp không nhỏ vào sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và đất nước.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Võ Thành An , *Địa lí địa phương An Giang*, Nxb ĐHSPTp. HCM.
2. Bộ Giao thông vận tải (2001), *Cơ sở hạ tầng GTVT Việt Nam năm 2000*, (tập 1, 2, 3), Nxb GTVT, Hà Nội.
3. Bộ Giao thông vận tải (2000), *Chiến lược quốc gia phát triển GTVT đến năm 2010 và định hướng phát triển đến năm 2020*.
4. Bộ Giao thông vận tải (2009), *Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030*.
5. Bộ Giao thông vận tải (2008), *Quy hoạch phát triển đường cao tốc Việt Nam đến năm 2010 và tầm nhìn đến năm 2020*.
6. Cục Thống kê tỉnh An Giang (2002 - 2012), *Niên giám thống kê tỉnh An Giang các năm 2001 - 2011*, Nxb Thống kê.
7. Nguyễn Thị Chính (2013), *Hoạt động GTVT tỉnh Vĩnh Long: hiện trạng và định hướng phát triển*, Luận văn thạc sĩ Địa lí học, ĐHSPTp. HCM.
8. Lê Phước Dũng (2005), *Tập bản đồ hành chính Việt Nam*, Nxb Bản đồ.
9. Nguyễn Thị Minh Hương (2009), *Địa lí GTVT đường biển Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ Địa lí học, ĐHSPT HN.
10. Trần Thị Lan Hương, Nguyễn Thị Hồng Mai (2003), *Địa lí GTVT*, Nxb GTVT, Hà Nội.
11. Ngân hàng thế giới tại Việt Nam (2006), *Chiến lược phát triển GTVT, chuyển đổi, cải cách và quản lý bền vững*.
12. Đặng Văn Phan, Nguyễn Minh Hiếu (2013), *Địa lí kinh tế- xã hội Việt Nam thời hội nhập*, ĐH Cửu Long.
13. Vũ Thị Ngọc Phước (2009), *Địa lí GTVT đường hàng không Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ Địa lí học, ĐHSPT HN.
14. Lê Thị Quế (2009), *Địa lí GTVT đường sắt Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ Địa lí học, ĐHSPT HN.
15. Phạm Việt Quyên (2010), *Nghiên cứu kết cấu hạ tầng GTVT tỉnh Tuyên Quang*, Luận văn thạc sĩ Địa lí học, ĐHSPT HN.

16. Ngô Đạt Tam (2010), *Atlát địa lí Việt Nam*, Nxb Giáo dục.
17. Tổng cục Đường bộ Việt Nam, *Báo cáo Chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030*.
18. Tổng cục Thống kê (2012), *Niên giám thống kê Việt Nam 2011*, Nxb Thống kê.
19. Lê Thông (2011), *Địa lí kinh tế - xã hội Việt Nam (tái bản lần thứ 5 có bổ sung, chỉnh lí và cập nhật)*, Nxb ĐHSP.
20. Lê Thông (2005), *Địa lí vùng Đồng bằng sông Cửu Long (tập 6)*, Nxb Giáo dục.
21. Lê Thông (2010), *Việt Nam các tỉnh và thành phố (tập 6)*, Nxb GDVN.
22. Lê Thông, Nguyễn Minh Tuệ (2011), *Địa lí dịch vụ (tập 1), Địa lí giao thông vận tải*, Nxb ĐHSP.
23. Lê Thông, Nguyễn Quý Thao (2012), *Việt Nam các vùng kinh tế và vùng kinh tế trọng điểm*, Nxb GDVN.
24. Lê Thông, Phạm Tế Xuyên (1995), *Địa lí GTVT, thông tin liên lạc, dịch vụ, du lịch*, Bộ Giáo dục và đào tạo.
25. Nguyễn Thị Hoài Thu (2009), *Địa lí GTVT đường ô tô Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ Địa lí học, ĐHSP HN.
26. Lý Huy Tuấn (2010), *Chiến lược, quy hoạch và chính sách phát triển GTVT đến năm 2020, 2030*, Nxb GTVT.
27. Nguyễn Minh Tuệ (2004), *Địa lí kinh tế - xã hội đại cương*, Nxb ĐHSP.
28. Nguyễn Minh Tuệ (2009), *Địa lí các vùng kinh tế Việt Nam*, Nxb Giáo dục.
29. Sở GTVT tỉnh An Giang, *Báo cáo tổng hợp quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị, đường huyện, đường xã tỉnh An Giang*.
30. Sở GTVT tỉnh An Giang, *Báo cáo tổng hợp cầu trên hệ thống đường tỉnh An Giang*.
31. Sở GTVT tỉnh An Giang, *Quy hoạch tổng hợp phát triển GTVT tỉnh An Giang đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.
32. Bùi Thị Hải Yến (2011), *Nghiên cứu kết cấu hạ tầng GTVT tỉnh Quảng Ninh*, Luận văn thạc sĩ Địa lí học, ĐHSP HN.

## PHỤ LỤC

### Phụ lục 1: Hiện trạng hệ thống đường quốc lộ trên địa bàn tỉnh An Giang

Mã hiệu	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)		Kết cấu		
					Mặt	Nền	Nhựa	BT XM	CP+ Đát
<b>I</b>	<b>Quốc lộ</b>			<b>152,8</b>			<b>152,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
QL.80	QL.80	Ranh Tp. Cần Thơ, H. Thoại Sơn	Ranh Tp. Cần Thơ, H. Thoại Sơn	1,2	7,0	10,0	1,2		
QL.91	QL.91	Ranh Tp. Cần Thơ	Cửa khẩu Tịnh Biên	93,1			93,1		
	- Đoạn 1	Ranh Tp. Cần Thơ	Ranh Tp. Long Xuyên		8-14	16-20			
	- Đoạn 2	Ranh Tp. Long Xuyên	Gần cầu kênh Đào		11,0	15,0			
	- Đoạn 3	Gần cầu kênh Đào	Cầu số 10, Tp. Châu Đốc		10-18	16-24			
	- Đoạn 4	Cầu số 10, Tp. Châu Đốc	Cửa khẩu Tịnh Biên		7,0	10,0			
QL.91C	QL.91C	QL.91, Tp. Châu Đốc	Cửa khẩu Khánh Bình	35,5	5,0	8,0	35,5		
N1	Tuyến N1	QL.91, gần cầu Hữu Nghị	Ranh T.Kiên Giang, H.Tri Tôn	23,0	7,0	9,0	23,0		

### Phụ lục 2: Hiện trạng hệ thống đường tỉnh lộ trên địa bàn tỉnh An Giang

Mã hiệu	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)		Kết cấu		
					Mặt	Nền	Nhựa	BTX M	CP+ Đát
<b>II</b>	<b>Đường tỉnh</b>			<b>481,7</b>			<b>430,9</b>	<b>0,0</b>	<b>50,8</b>
DT.941	ĐT.941	QL.91, X. Bình Hòa, H.Châu Thành	ĐT.943, TT.Tri Tôn	39,0	6,0	9,0	430,9		50,8
DT.942	ĐT.942	Cầu Cái Tàu Thượng, ranh T. Đồng Tháp	ĐT.954, ngã 4 Phú Mỹ	28,7	7,0	9,0	39,0		
DT.943	ĐT.943	QL.91, P.Mỹ Long-Long Xuyên	ĐT.941, TT.Tri Tôn	64,0			28,7		
	- Đoạn 1	QL.91	Đường Nguyễn Hoàng		14,0	20,0			
	- Đoạn 2	Đường Nguyễn Hoàng	Cầu Phú Hòa		6,0	9,0	1,6		
	- Đoạn 3	Cầu Phú Hòa	Cầu Cống Vong		14,0	20,0	5,3		
	- Đoạn 4	Cầu Cống Vong	Cống bản số 9		6,0	9,0	16,1		
	- Đoạn 5	Cống bản số 9	HL.15		6,0	9,0	21,6		
	- Đoạn 6	HL.15	ĐT.941, TT.Tri Tôn		5,5	7,0	11,7		
DT.944	ĐT.944	Phà An Hòa, X.Hòa Bình, H.Chợ Mới	ĐT.942, ngã 3 Cự Hội	11,2	5,5	7,0	7,7		
DT.945	ĐT.945	LQ.91, cầu Vĩnh Tre, H.Châu Phú	Ranh T.Kiên Giang, H.Tri Tôn	42,0	3,5	6,0	11,2		

DT.946	ĐT.946	UBND xã Hòa An, H.Chợ Mới	ĐT.942, TT.Chợ Mới	31,5			42,0		
	- Đoạn 1	UBND xã Hòa An, H.Chợ Mới	ĐT.944		3,5	6,0			
	- Đoạn 2	ĐT.944	ĐH.135		5,0	7,0	7,0		
	- Đoạn 3	ĐH.135	ĐT.942, TT.Chợ Mới		6,0	9,0	12,5		
DT.947	ĐT.947	QL.91, cầu Cây Dương, H.Châu Phú	Ranh T.Kiên Giang, H.Thoại Sơn	35,0			12,0		
	- Đoạn 1	LQ.91	Cầu Vĩnh Bình		5,0	7,0			
	- Đoạn 2	Cầu Vĩnh Bình	Ranh T.Kiên Giang		3,5	5,5	15,3		
DT.948	ĐT.948	QL.91, TT.Nhà Bàng	Tuyến N2, TT.Tri Tôn	22,3	5,5	7,0	19,7		
DT.951	ĐT.951	ĐT.953, xã Châu Phong, TX.Tân Châu	Bến phà Năng Gù	29,7			22,3		
	- Đoạn 1	ĐT.953	Cầu Mương Khai		7,0	9,0			22,5
	- Đoạn 2	Cầu Mương Khai	Bến phà Năng Gù		6,0	9,0			
DT.952	ĐT.952	ĐT.953, P.Long Thạnh, TX.Tân Châu	Cửa khẩu Vĩnh Xương	19,0	6,0	9,0	7,2		
DT.953	ĐT.953	Phà Châu Giang	ĐT.952, TX.Tân Châu	16,7	6,0	9,0	19,0		
DT.954	ĐT.954	Đường Tôn Đức Thắng, TX.Tân Châu	Phà Năng Gù	45,7	6,0	9,0	16,7		
DT.955A	ĐT.955A	Tp.Châu Đốc	QL.91, TT.Tịnh Biên	23,0			45,7		
	- Đoạn 1	Tp.Châu Đốc	Kênh Đồn		5,5	7,0			
	- Đoạn 2	KDC Bến Vựa	QL.91		5,5	7,0	4,6		
DT.955B	ĐT.955B	ĐT.948, gần cầu cây Me	Tuyến N1, X.Lạc Quới, H.Tri Tôn	22,0	6,0	8,0	18,4		
DT.957	ĐT.957	Xã Đa Phước, H.An Phú	QL.91C, TT.Long Bình, H.An Phú	33,2			22,0		
	- Đoạn 1	Xã Đa Phước, H.An Phú	ĐH.217		7,0	9,0			28,3
	- Đoạn 2	ĐH.217	QL.91C		7,0	9,0	4,9		
N2	Tuyến N2	ĐT.948, TT.Tri Tôn	Cầu Ninh Phước, ranh T.Kiên Giang	18,8	7,0	9,0	18,8		

**Phụ lục 3: Hiện trạng hệ thống đường huyện trên địa bàn tỉnh An Giang**

Mã hiệu	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)		Kết cấu		
					Mặt	Nền	Nhựa	BT XM	CP+ Đất
<b>III</b>	<b>Đường huyện</b>			<b>960,4</b>			<b>549,8</b>	<b>134,2</b>	<b>276,4</b>
<b>A</b>	<b>TP.Long Xuyên</b>			<b>13,1</b>			<b>13,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
ĐH.01	Cái sao Bờ Hồ	QL.91, gần cầu Cái Sao	Ranh xã Phú Thuận,huyện Thoại Sơn	4,6	4,0	6,0	4,6		
ĐH.02	Liên xã Mỹ Khánh	QL.91, gần cầu Nguyễn Trung Trực	Cầu Tầm Du,ranh huyện Châu Thành	8,5	4,0	6,0	8,5		
<b>B</b>	<b>H.Chợ Mới</b>			<b>109,7</b>			<b>107,5</b>	<b>2,2</b>	<b>0,0</b>
ĐH.132	Hương lộ 1 nối dài	ĐT.946	ĐT.942 ,gần UB xã Hội An	14,3	3,0	6,0	14,3		
ĐH.133	Hương lộ 2	ĐH.136, gần Cái xoài	ĐH.136, gần Mỹ Hòa	8,8	3,5	7,0	8,8		
ĐH.134	Hương lộ 3	ĐH.137, xã Tân Mỹ	ĐH.137,gần Chợ Mỹ Hiệp	6,9	3,5	7,0	6,9		
ĐH.135	ĐH.Mỹ Luông Bà Vệ	ĐT.942 ,gần cầu Chùa	ĐT.946, gần cầu Bà Vệ	4,4	5,0	7,0	4,4		
ĐH.136	ĐH.KA-MHD-NM-LG-KT	ĐT.942, gần cầu Thuận Giang	ĐT.942, gần cầu Ông Chường	43,5	3,0	6,0	43,5		
ĐH.137	ĐH.vòng TM-MH-BPX	Tân Mỹ	Tân Mỹ	28,0	3,0	6,0			
	- Đoạn 1	Tân Mỹ	Gần chợ Tân Lợi				25,8		
	- Đoạn 2	Gần chợ Tân Lợi	Tân Mỹ ( Ngã 3 ra dò Mỹ Luông-Tân Mỹ)					2,2	
ĐH.138	ĐH.Trà Thôn	ĐT.942, gần Chợ thu	ĐT.946, gần cầu Trà Thôn	3,9	3,5	7,0	3,9		
<b>C</b>	<b>H.Phú Tân</b>			<b>46,0</b>			<b>46,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
ĐH.157	ĐH.Kinh Thân Nông	ĐH.Vòng O, gần cầu Phú Hưng	Cầu Phú Long,ranh TX.Tân Châu	23,2	6,0	9,0	23,2		
ĐH.158	ĐH.K16	ĐT.954, gần cầu K16	Bến đò Hòa Lạc	10,0	6,0	9,0	10,0		
ĐH.159	ĐH.Vòng O	ĐT.954, gần cầu Cái Tắc	ĐT.954, gần cầu Cái Đàm	9,6	3,5	6,0	9,6		
ĐH.160	ĐH.Phú Hưng Hiệp Xương	ĐH.Vòng O, gần cầu Phú Hưng	Cầu UB Hiệp Xương	3,1	3,0	6,0	3,1		
<b>D</b>	<b>H.An Phú</b>			<b>134,9</b>			<b>79,7</b>	<b>0,0</b>	<b>55,2</b>
ĐH.201	Đường Liên Xã Bờ Đông	Vàm sáng Vĩnh Hậu, Xã Vĩnh Hậu	Đồn biên phòng Đồng Đức,Xã Phú Hữu	23,0	3,0	5,0			
	- Đoạn 1	Vàm sáng Vĩnh Hậu	Cầu Ranh Vĩnh Lộc				16,0		
	- Đoạn 2	Cầu Ranh Vĩnh Lộc	Đồn biên phòng Đồng Đức						7,0
ĐH.202	Đường GTNT xã Vĩnh Hậu	Nhã 3 Đình Ấp Vĩnh Bảo	Đuôi cồn Cổ Túc,Ấp Vĩnh Bảo	4,7	3,0	5,0			4,7
ĐH.203	Đường ấp Vĩnh Phát	Cầu R. Vĩnh Lộc	Ranh TX.Tân Châu	8,0	3,0				8,0
ĐH.204	Đường GTNT xã Phú Hữu	Ngã 3 nhà Bia ấp Phú Hiệp,xã Phú Hữu	Ngã 3 Bảy Trúc, ấp Phú Hiệp,xã Phú Hữu	4,6	3,0	5,0			
	- Đoạn 1	Ngã 3 nhà Bia ấp Phú Hiệp,xã Phú Hữu	Cầu Hiệp Lợi, ấp Phú Lợi,xã Phú Hữu				3,0		
	- Đoạn 2	Cầu Hiệp Lợi	Ngã 3 Bảy Trúc, ấp Phú Hiệp,xã Phú Hữu						1,6

ĐH.205	Đường ấp Phú Quới	Bến dò ấp Phú Quới,xã Phú Hữu	Cầu Phú Lộc,ấp Phú Quới,xã Phú Hữu	3,2	5,0	7,0			3,2
ĐH.206	Nam kênh bảy xã	Ngã 3 biên phòng Đồng Đức, Phú Hữu	Cầu Hiệp Lợi,ấp Phú Lợi,xã Phú Hữu	6,2	3,0	5,0			
	- Đoạn 1	Ngã 3 biên phòng Đồng Đức, Phú Hữu	Ấp Phú Quới,xã Phú Hữu						3,6
	- Đoạn 2	Ấp Phú Quới,xã Phú Hữu	Cầu Hiệp Lợi,ấp Phú Lợi,xã Phú Hữu						2,6
ĐH.207	Đường GTNT xã Vĩnh Trường			16,3	3,0	5,0			
	- Đoạn 1	Cầu Vĩnh Trường	Gần bến dò Út Cu-Châu Phong				6,7		
	- Đoạn 2	Gần bến dò Út Cu-Châu Phong	Gần bến dò Vàm Sáng-Châu Phong						1,6
	- Đoạn 3	Gần bến dò Vàm Sáng-Châu Phong	Gần UB xã Vĩnh Trường				3,7		
	- Đoạn 4	Gần UB xã Vĩnh Trường	Ấp Lâm-xã Vĩnh Trường						4,3
ĐH.208	Đường Phước Quảng	ĐT.957,ấp Phước Quảng, xã Đa Phước	Gần cầu Tư Tiến, xã Đa Phước	2,9		5,0			2,9
ĐH.209	Đường cột Dây Thép	QL.91C, TT.An Phú	ĐT.957, TT.An Phú	0,9	7,0	9,0	0,9		
ĐH.210	Đường Bắc Kênh Mới	ĐT.957, An Hưng TT.An Phú	QL.91C, gần cầu Thầy Ban, TT.An Phú	1,5	5,0	7,0	1,5		
ĐH.211	Đường GTNT xã Vĩnh Hội Đông	Bãi rác ngã 3 ĐT.957 xã Vĩnh Hội Đông	ĐT.957,ấp Vĩnh Phú,xã Vĩnh Hội Đông	5,3	5,0	7,0	5,3		
ĐH.212	Đường GTNT xã Vĩnh Hội Đông	Chùa Phật,ấp Vĩnh Hòa,xã Vĩnh Hội Đông	Ranh Châu Đốc,Cầu Tư Bốn	6,7	3,0	5,0			6,7
ĐH.213	Đường GTNT xã Vĩnh Phú Hội	Cầu chùa Cô,xã Phú Hội	Ấp Phú Mỹ,xã Phú Hội	11,2	3,0	5,0	11,2		
ĐH.214	Đường GTNT xã Nhơn Hội	ĐT.957,ấp Bắc Đại,xã Nhơn Hội	Chùa Chăm,xã Nhơn Hội	7,0	5,0	7,0	7,0		
ĐH.215	Đường Giao Thông Bình Di	Cầu C3,xã Khánh Bình	Cầu Đá,ấp Tân Bình,TT.Long Bình	7,2	5,0	7,0	7,2		
ĐH.216	Bắc Bung Bình Thiên	ĐT.957,ấp Sa Tô, xã Khánh Bình	Đường Sa Tô,ấp Sa Tô, xã Khánh Bình	4,2	3,0	5,0			4,2
ĐH.217	Đường Sa Tô	QL.91C,cua Ông Cai	ĐT.957, xã Khánh Bình	1,7	3,0	5,0	1,7		
ĐH.218	Đường Côn Cát Phước Hưng	QL.91C,chợ mới Phước Hưng	QL.91C,gần Đình Phước Hưng	4,0	3,0	5,0	4,0		
ĐH.219	Đường Nam Bung Bình Thiên	QL.91C,ấp Đông ky,xã Quốc Thái	Chùa Chăm,xã Nhơn Hội	2,5	5,0	7,0	2,5		
ĐH.220	Đường GTNT xã Quốc Thái	QL.91C,ấp Quốc Phú, xã Quốc Thái	QL.91C,Ranh xã Khánh An	2,3	3,0	5,0	2,3		
ĐH.221	Đường Mường Tám Sớm	QL.91C,ấp Quốc Phú, xã Quốc Thái	ĐT.957,xã Nhơn Hội	4,1		5,0			4,1
ĐH.222	Đường bãi Khánh An	QL.91C, ngã 3 Cây Dơi	QL.91C, xã Quốc Thái	6,0	3,0	5,0			
	- Đoạn 1								
	- Đoạn 2								
ĐH.223	Đ.vào KHC xã Khánh An	QL.91C, xã Khánh An	Khu hành chính xã	1,4		6,0	1,4		
<b>E</b>	<b>H.Tri Tôn</b>			<b>67,7</b>			<b>55,9</b>	<b>0,8</b>	<b>11,0</b>
ĐH.111	ĐH. Cặp kinh 10	ĐT.941, gần cầu số 10, xã Tà Đánh	Ranh Kiên Giang, xã Tân Tuyên	17,4	3,5	5,5			
	- Đoạn 1	ĐT.941, gần cầu số 10, xã Tà Đánh	Cầu Kênh I						
	- Đoạn 2	Cầu Kênh I	Ranh Kiên Giang, xã Tân Tuyên				16,6		
ĐH.113	ĐH. Kinh Mới	Kênh 8000, xã Lương Phi	Tuyên N1, xã Lạc Quới	11,7	3,5	5,0	11,7		
ĐH.114	ĐH. Ba Chúc-Sóc Túc	ĐT.955B	Hương lộ 17, xã Lê Trì	5,7	3,5	5,0	5,7		
ĐH.115	Đường T5	Tuyên N1	Ranh Kiên Giang	11,0	3,5	5,0		11,0	



HL.17	HL.17	ĐT.955B, xã Châu Lăng	Sóc Túc, xã Lê Trì	4,9	5,0	7,0	4,9		
HL.15	HL.15	TT. Tri Tôn	ĐT.943, xã Cô Tô –H.Tri Tôn	17,0	6,0	8,0	17,0		
<b>F</b>	<b>H. Tịnh Biên</b>			<b>77,8</b>			<b>66,5</b>	<b>0,0</b>	<b>11,4</b>
TB.01	Đường Cây Mít (HL.8)	QL.91, TT.Nhà Bàng	ĐT.955A, gần cầu Ranh, xã Nhơn Hưng	3,0	5,0	7,0	3,0		
TB.02	Hương lộ 17	QL.91, TT.Tĩnh Biên	Ranh H.Tri Tôn, xã Sóc Túc	17,0	3,5	7,0	17,0		
TB.03	Hương lộ 11	Hương lộ 17	ĐT.984, xã An Hảo	17,5	3,5	7,0	17,5		
TB.04	Đường Tây Trà Sư	Đường Bào Mướp	Hương lộ 11, xã Vĩnh Trung	11,4	3,5	6,0			
TB.05	ĐH. Ô Tà Bang	QL.91, gần cầu Ô Mai, xã An Phú	ĐT.948, xã Vĩnh Giao	10,2	5,0	7,0	10,2		
TB.06	Hương lộ 9	QL.91, TT.Tĩnh Biên	Đường Cây Mít, xã Nhơn Hưng	5,8	3,5	7,0	5,8		
TB.07	Đường Xáng Cụt	Hương lộ 11, xã Núi Voi	ĐT.945	8,8	3,5	7,0	8,8		
TB.08	Đường Bào Mướp	QL.91, chùa Dân Hương, TT.Nhà Bàng	Đường Lâm Vô, xã Thái Sơn	4,2	5,0	7,0	4,2		
<b>G</b>	<b>H. Châu Thành</b>			<b>165,2</b>			<b>54,3</b>	<b>31,8</b>	<b>79,1</b>
ĐH.06	ĐH.Vĩnh Thành-VN-Tân Phú	ĐT.941, cầu số 10	Cầu Tầm Du, ranh Tp.Long Xuyên	37,4	5,0	7,0			
	- Đoạn 1	ĐT.941, cầu số 10	Kênh Ba Thê						9,0
	- Đoạn 2	Kênh Ba Thê	Cầu sắt Vĩnh Nhuận				6,2		
	- Đoạn 3	Cầu sắt Vĩnh Nhuận	ĐH.10					14,2	
	- Đoạn 4	ĐH.10	Cầu Xẻo Môn				2,2		
	- Đoạn 5	Cầu Xẻo Môn	Cầu Tầm Du					5,8	
ĐH.08	ĐH.V.Nhuận-Vĩnh Hanh-Cần Đăng	Cầu ranh Vĩnh Nhuận-Vĩnh Phú	Ranh xã Bình Chánh, H.Châu Phú	14,2	5,0	7,0			
	- Đoạn 1	Cầu ranh Vĩnh Nhuận-Vĩnh Phú	Cầu sắt Vĩnh Nhuận					0,5	
	- Đoạn 2	Cầu sắt Vĩnh Nhuận	ĐT.941, gần cầu Kênh Đào				8,0		
	- Đoạn 3	ĐT.941, gần cầu Kênh Đào	Gần Mương Ông Cha					4,7	
	- Đoạn 4	Gần Mương Ông Cha	Ranh xã Bình Chánh, H.Châu Phú						1,0
ĐH.09	ĐH.An Châu-HBT-Vĩnh Lợi	QL.91, gần cầu Chắc Cà Dao, X.An Châu	Chợ xã Vĩnh Lợi	12,7	5,0	7,0	12,7		
ĐH.10	ĐH.An Châu-HBT-Vĩnh Thành	QL.91, gần cầu Chắc Cà Dao, X.An Châu	Chợ Tân Thành, xã Vĩnh Thành	12,7	5,0	7,0	12,7		
ĐH.11	ĐH.Hòa Bình Thạnh-Vĩnh Lợi	ĐH.09, xã Hòa Bình Thạnh	ĐH.13, xã Vĩnh Lợi	9,6	3,0	5,0			
	- Đoạn 1	ĐH.09	Cầu Chùa					1,6	
	- Đoạn 2	Cầu Chùa	ĐH.13						8,0
ĐH.12	ĐH.An Hòa-Vĩnh An	QL.91, gần cầu Bình Hòa	Ranh huyện Tri Tôn	27,3					
	- Đoạn 1	QL.91, gần cầu Bình Hòa	Km 5+000		3,0	5,0		5,0	
	- Đoạn 2	Km 5+000	Ranh huyện Tri Tôn		2,0	3,0			22,3
ĐH.13	ĐH.Cần Đăng-Vĩnh Thành	ĐT.941, gần cầu Cần Đăng	Chợ Tân Thành, xã Vĩnh Thành	12,5	5,0	7,0	12,5		
ĐH.14	ĐH.An Hòa-Cần Đăng-Bình Chánh	ĐT.941, gần cầu Ông Quýt	ĐH.08, xã Cần Đăng	9,0	5,0	7,0			9,0
ĐH.15	ĐH.Hòa Bình- Hòa Bình Thạnh	ĐT.941, gần cầu Mương Trâu	Cầu UB xã, xã Hòa Bình Thạnh	3,8	5,0	7,0			3,8

ĐH.16	ĐH.Vĩnh Lợi-Vĩnh Nhuận-Tân Phú	Cầu 3 xã, xã Vĩnh Lợi	Cầu Tân Lợi 2, xã Tân Phú	26,0	3,0	5,0			26,0
<b>H</b>	<b>H. Thoại Sơn</b>			<b>154,5</b>			<b>55,7</b>	<b>98,8</b>	<b>0,0</b>
ĐH.66	Tuyến Tây Rạch Giá-L.Xuyên	Ranh xã Vĩnh Thành, H.Châu Thành	Ranh tỉnh Kiên Giang	22,4					
	- Đoạn 1	Ranh xã Vĩnh Thành	ĐT.943, cầu Thoại Giang		3,5	5,5	12,0		
	- Đoạn 2	ĐT.943, cầu Thoại Giang	Ranh tỉnh Kiên Giang		3,0	5,0		10,4	
ĐH.67	Tuyến Đông Núi Chóc-Năng Gù	Cầu ranh Vĩnh Nhuận, H.Châu Thành	Ranh tỉnh Kiên Giang	18,1					
	- Đoạn 1	Cầu ranh Vĩnh Nhuận	Cầu Đông Thành		2-3,5	4-5,5		16,3	
	- Đoạn 2	Cầu Đông Thành	Ranh tỉnh Kiên Giang		3,0	4,0	1,8		
ĐH.69	Tuyến lộ 15	ĐT.943, gần cầu Ba Thê 5	ĐT.947, gần cầu Núi Trọi	9,4	2-3	4-5		9,4	
ĐH.70	Tây kênh Bốn Tổng	ĐH.78, xã Vĩnh Trạch	Ranh Tp. Cần Thơ	14,0	3,0	5,0		14,0	
ĐH.71	Tuyến Lộ tế Thanh Niên	ĐT.943	ĐH.72	7,2					
	- Đoạn 1	ĐT.943	ĐH.77		3,5	6,0	2,2		
	- Đoạn 2	ĐH.77	ĐH.72		2,0	4,0		5,0	
ĐH.72	Tuyến kênh Đồn Dong	Ranh P.Mỹ Thạnh, Tp. Long Xuyên	Ranh Tp. Cần Thơ	13,0					
	- Đoạn 1	Ranh P.Mỹ Thạnh, Tp. Long Xuyên	Cầu Vĩnh Lợi		3,5	5,5	8,9		
	- Đoạn 2	Cầu Vĩnh Lợi	Ranh Tp. Cần Thơ		2,0	4,0		4,1	
ĐH.73	Tuyến Tây Bờ Ao	ĐT.943, gần cầu Phú Hòa	Ranh P.Mỹ Thới, Tp. Long Xuyên	12,0	3,5	5,5	12,0		
ĐH.74	Tuyến lộ bờ tây kênh Phú Tây	QL.80	ĐH.72	4,5	3,5	5,5	4,5		
ĐH.75	Tuyến Ba Dầu-Vĩnh Phú	Cầu Ba Dầu	ĐH.67, xã Vĩnh Phú	11,4					
	- Đoạn 1	Cầu Ba Dầu	Cầu Xẻo Sâu		3,5	5,5	5,3		
	- Đoạn 2	Cầu Xẻo Sâu	ĐH.67, xã Vĩnh Phú		2,0	4,0		6,1	
ĐH.76	Tuyến bờ Nam Mỹ Phú Đông	ĐH.66, xã Định Mỹ	ĐT.947, gần cầu Hai Tràm	15,4	2,0	4,0		15,4	
ĐH.77	Tuyến Mạc Cần Dền	UBND TT.Phú Hòa cũ	ĐH.70, xã Vĩnh Khánh	9,7	3,0	5,0			
	- Đoạn 1	UBND TT.Phú Hòa cũ	Cầu TT.Phú Hòa				0,1		
	- Đoạn 2	Cầu TT.Phú Hòa	ĐH.70					9,6	
ĐH.78	Tuyến Đông Rạch Giá-L.Xuyên	ĐT.943, gần cầu Kênh F	ĐT.943, gần cầu Phú Hòa	17,4					
	- Đoạn 1	ĐT.943, gần cầu Kênh F	Kênh H		3,5	5,5	4,0		
	- Đoạn 2	Kênh H	Kênh Trục Định Thành		3,0	5,0		1,8	
	- Đoạn 3	Kênh Trục Định Thành	ĐH.70		3,5	5,5	4,3		
	- Đoạn 4	ĐH.70	Gần Công ty ANMYFISHCO		3,0	5,0		6,7	
	- Đoạn 5	Gần Công ty ANMYFISHCO	ĐT.943, gần cầu Phú Hòa		3,0	5,0	0,6		
<b>K</b>	<b>TP. Châu Đốc</b>			<b>24,9</b>			<b>24,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
CĐ.01	Kênh Tư	ĐT.955A (Ranh Châu Phú-An Phú)	Đường Kênh Đào	6,5	5,0	7,0	6,5		
CĐ.02	Vĩnh Chánh	ĐT.955A	Ranh xã Vĩnh Hội Đông, H.An Phú	5,5	6,0	7,0	5,7		

CĐ.03	Đường Kênh Đào	QL.91, gần cầu Kênh Đào	Ranh xã Thới Sơn, H.Tĩnh Biên	12,7	5,0	7,0			
	- Đoạn 1	QL.91, gần cầu Kênh Đào	Gần kênh cầu Ba Nhịp				8,4		
	- Đoạn 2	Gần kênh cầu Ba Nhịp	Ranh xã Thới Sơn, H.Tĩnh Biên				4,4		
<b>L</b>	<b>H. Châu Phú</b>			<b>166,5</b>			<b>46,1</b>	<b>0,6</b>	<b>119,8</b>
ĐH.26	Đường Bắc Cây Dương	QL.91, gần cầu Cây Dương, X.Bình Long	Kênh 16, xã Bình Phú	14,0					
	- Đoạn 1	QL.91	Cầu Kênh D		3,0	5,0	1,8		
	- Đoạn 2	Cầu Kênh D	Kênh 16, xã Bình Phú		5,0	7,0			12,2
ĐH.27	Đường Nam Phù Dật	QL.91, gần cầu Phù Dật	Đường Bắc Cây Dương	5,0	3,0	5,0	5,0		
ĐH.28	Đường Nam Kênh 10	QL.91, gần cầu Chữ S, TT.Cái Dầu	Kênh Ranh, X.Tân Lập, H.Tĩnh Biên	19,7	6,0	9,0			19,7
ĐH.29	Đường Bắc Kênh 10 Châu Phú	QL.91, gần cầu Chữ S, X. Vĩnh T. Trung	Kênh Ranh, X.Tân Lập, H.Tĩnh Biên	19,7	3,0	5,0			19,7
ĐH.30	Đường về xã Vĩnh Thạnh Trung	QL.91	ĐT.945	11,2	3,5	7,0	11,2		
ĐH.31	Đường Bắc Vĩnh Tre	QL.91, gần cầu Vĩnh Tre	Kênh Ranh, X.Tân Lập, H.Tĩnh Biên	18,0					
	- Đoạn 1	QL.91	Bến đò kênh 3		3-5	7,0			3,0
	- Đoạn 2	Bến đò kênh 3	Cầu Kênh 12		3,5	5,0	8,3		
	- Đoạn 3	Cầu Kênh 12	Kênh Ranh		3-5	7,0			6,7
ĐH.32	Đường Nam Cần Thảo	QL.91, gần cầu Cần Thảo, X.Mỹ Phú	Kênh Ranh, X.Núi Voi, H.Tĩnh Biên	16,0	3,5	5,0	16,0		
ĐH.33	Đường Bắc Cần Thảo	QL.91, gần cầu Cần Thảo, X.Mỹ Đức	Kênh Ranh, X.Núi Voi, H.Tĩnh Biên	16,6	5,0	7,0			16,6
ĐH.34	Đường Nam Kênh Đào	QL.91, gần cầu Kênh Đào, X.Mỹ Phú	Kênh Ranh, X.Văn Giáo, H.Tĩnh Biên	12,1	5,0	7,0			12,1
ĐH.35	Đường Bắc Cây Sung	QL.91, cầu Bắc Cây Sung	Sông Hậu	2,8	3,0	5,0	2,8		
ĐH.36	Đường Nam Kênh Đình	Cầu Bình Thủy qua QL.91	Sông Hậu	1,0	3,0	5,0	1,0		
ĐH.37	Đường Tây K13	ĐT.945, xã Đào Hữu Cảnh	ĐH.26, xã Bình Phú	18,2					
	- Đoạn 1	ĐT.945	Khu trung tâm xã Bình Phú		6,0	8,0			17,6
	- Đoạn 2	Khu trung tâm xã Bình Phú	ĐH.26		3,0	5,0		0,6	
ĐH.38	Đường Đông Kênh Ranh	ĐH.31, ` xã Đào Hữu Cảnh	Ranh xã Vĩnh Châu, Tp.Châu Đốc	12,2	3,5	5,0			12,2
<b>M</b>	<b>TX. Tân Châu</b>								

**Phụ lục 4: Hiện trạng hệ thống đường xã trên địa bàn tỉnh An Giang**

<b>Mã hiệu</b>	<b>Tên đường</b>	<b>Số tuyến</b>	<b>Chiều dài (km)</b>	<b>Kết cấu</b>		
				<b>Nhựa</b>	<b>BTXM</b>	<b>CP+Đất</b>
<b>IV</b>	<b>Đường xã</b>	<b>670</b>	<b>2.820,3</b>	<b>360,0</b>	<b>171,9</b>	<b>2.288,4</b>
1	TP. Long Xuyên	82	101,8	50,3	6,7	44,8
2	H. Chợ Mới	99	333,5	3,8	6,4	323,3
3	H. Phú Tân	29	152,2	54,7	2,8	94,8
4	H. An Phú	20	52,4	2,4	1,4	48,6
5	H. Tri Tôn	34	118,5	11,2	11,7	95,6
6	H. Tịnh Biên	33	79,7	34,4		45,3
7	H. Châu Thành	61	703,4	13,2	20,3	669,9
8	H. Thoại Sơn	175	680,0	66,5	83,8	529,7
9	TP. Châu Đốc	35	76,6	34,0	2,0	40,6
10	H. Châu Phú	68	416,2	36,8	10,8	368,6
11	TX. Tân Châu	34	106,0	52,8	25,9	27,3

**Phụ lục 5: Hiện trạng hệ thống đường đô thị trên địa bàn tỉnh An Giang**

Mã hiệu	Tên đường	Số tuyến	Chiều dài (km)	Kết cấu		
				Nhựa	BTXM	CP+Đất
<b>V</b>	<b>Đường đô thị</b>	<b>810</b>	<b>485,4</b>	<b>305,9</b>	<b>66,6</b>	<b>112,9</b>
1	TP. Long Xuyên	459	256,5	146,2	53,5	56,8
2	H. Chợ Mới	17	5,8	5,8		
3	H. Phú Tân	21	11,4	8,8		2,7
4	H. An Phú	5	3,2	1,1		2,1
5	H. Tri Tôn	23	17,8	15,5	0,4	2,0
6	H. Tịnh Biên	46	20,9	8,6	2,4	9,9
7	H. Châu Thành	15	20,0	5,6	6,6	7,8
8	H. Thoại Sơn	86	44,8	44,5	0,3	
9	TP. Châu Đốc	28	16,4	16,4		
10	H. Châu Phú	21	35,8	27,3	0,3	8,2
11	TX. Tân Châu	89	52,7	26,1	3,2	23,4

**Phụ lục 6: Quy hoạch hệ thống đường quốc lộ trên địa bàn tỉnh An Giang**

Mã hiệu mới	Mã hiệu cũ	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)		Kết cấu mặt	Cấp	Lộ giới	Kinh phí (triệu đồng)
						Mặt	Nền				
<b>I</b>	<b>Quốc lộ</b>				<b>361,5</b>						<b>0</b>
QL.80	QL.80	QL.80	Ranh Tp. Cần Thơ, H. Thoại Sơn	Ranh Tp. Cần Thơ, H. Thoại Sơn		Chuyển cho huyện quản lý					
QL.91	QL.91	QL.91	Ranh Tp. Cần Thơ	Cửa khẩu Tịnh Biên	96,6	Tối thiểu cấp III, 2 làn xe					
QL.91C	QL.91C	QL.91C	QL.91, Tp. Châu Đốc	Cửa khẩu Khánh Bình	35,5	Tối thiểu cấp IV, 2 làn xe					
N1	N1	Tuyến N1	Cầu Tân Châu	Ranh T.Kiên Giang, H.Tri Tôn	67,3	Tối thiểu cấp IV, 2 làn xe					
CT	CT	Cao tốc Sóc Trăng-Cần Thơ-Châu Đốc	Ranh Tp. Cần Thơ	Tuyến N1, Tp. Châu Đốc	77,9	Đường cao tốc, 4 làn xe					
QL.80B	QL.80B	QL.80B	Cầu Cái Tàu Thượng	Cửa khẩu Vĩnh Xương	84,2	Cấp III, 2 làn xe					

**Phụ lục 7: Quy hoạch hệ thống đường tỉnh trên địa bàn tỉnh An Giang**

Mã hiệu mới	Mã hiệu cũ	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)		Kết cấu mặt	Cấp	Lộ giới	Kinh phí (triệu đồng)
						Mặt	Nền				
<b>II</b>	<b>Đường tỉnh</b>				<b>522,5</b>						<b>2.047.800</b>
DT.941	DT.941	ĐT.941	QL.91, X. Bình Hòa, H.Châu Thành	ĐT.943, TT.Tri Tôn	39,0	7,0	9,0	Nhựa	IV	31-51	160.150
DT.942	DT.942	ĐT.942	Cầu Cái Tàu Thượng, ranh T. Đồng Tháp	ĐT.954, ngã 4 Phú Mỹ	28,7	9,0	12,0	Nhựa	IV	29,0	143.500
DT.943	DT.943	ĐT.943	QL.91, P.Mỹ Long-Long Xuyên	ĐT.941, TT.Tri Tôn							0
		- Đoạn 1	QL.91, P.Mỹ Long-Long Xuyên	Đường Nguyễn Hoàng	1,6	Duy tu, sửa chữa				36,0	0
		- Đoạn 2	Đường Nguyễn Hoàng	C Cầu Thoại Giang	20,9	14,0	20,0	Nhựa	III	55,0	125.400
		- Đoạn 3	Cầu Thoại Giang	ĐT.941, TT.Tri Tôn	41,5	14,0	20,0	Nhựa	IV	29-50	207.500
DT.944	DT.944	ĐT.944	Phà An Hòa, X.Hòa Bình, H.Chợ Mới	ĐT.942, ngã 3 Cự Hội	11,2	11,0	12,0	Nhựa	IV	32,0	
DT.945	DT.945	ĐT.945	LQ.91, cầu Vĩnh Tre, H.Châu Phú	Ranh T.Kiên Giang, H.Tri Tôn	42,0	7,0	9,0	Nhựa	IV	45,0	210.000
DT.946	DT.946	ĐT.946	UBND xã Hòa An, H.Chợ Mới	ĐT.942, TT.Chợ Mới							0
		- Đoạn 1	UBND xã Hòa An, H.Chợ Mới	ĐH.135	19,5	7,0	9,0	Nhựa	IV	45,0	97.500
		- Đoạn 2	ĐH.135	ĐT.942, TT.Chợ Mới	12,0	Duy tu, sửa chữa				45,0	0
DT.947	DT.947	ĐT.947	QL.91, cầu Cây Dương, H.Châu Phú	Ranh T.Kiên Giang, H.Thoại Sơn	35,0	7,0	9,0	Nhựa	IV	45,0	175.000
DT.948	DT.948	ĐT.948	QL.91, TT.Nhà Bàng	Tuyến N2, TT,Tri Tôn	22,3	7,0	9,0	Nhựa	IV	29,0	111.500
DT.951	DT.951	ĐT.951	ĐT.953, xã Châu Phong, TX.Tân Châu	Bến phà Năng Gù							0
		- Đoạn 1	QL.91, cầu Cây Dương, H.Châu Phú	Cầu Mương Khai	22,5	7,0	9,0	Nhựa	IV	45,0	180.000
		- Đoạn 2	Cầu Mương Khai	Bến phà Năng Gù	7,2	Duy tu, sửa chữa				45,0	0
DT.952	DT.952	ĐT.952	ĐT.953, P.Long Thạnh, TX.Tân Châu	Cửa khẩu Vĩnh Xương							0
		- Đoạn 1	ĐT.953, P.Long Thạnh, TX.Tân Châu	Gần UB xã Tân An		Quy hoạch thành đường đô thị					0
		- Đoạn 2	Tuyến N1, gần cầu Phú Vĩnh	Gần UB xã Tân An	4,9	9,0	12,0	Nhựa	IV	29,0	49.000
		- Đoạn 3	Gần UB xã Tân An	Cửa khẩu Vĩnh Xương	15,2	9,0	12,0	Nhựa	IV	29,0	76.000
DT.953	DT.953	ĐT.953	Phà Châu Giang	ĐT.952, TX.Tân Châu							0
		- Đoạn 1	Phà Châu Giang	Gần cống Mương Tri		Chuyển cho xã quản lý					0
		- Đoạn 2	Gần cống Mương Tri	Gần cầu Phú Vĩnh, TX.Tân Châu		Chuyển thành tuyến N1					0
		- Đoạn 3	Gần cầu Phú Vĩnh, TX.Tân Châu	ĐT.952, TX.Tân Châu		Quy hoạch thành đường đô thị					0
DT.954	DT.954	ĐT.954	Đường Tôn Đức Thắng, TX.Tân Châu	Phà Năng Gù	45,1	9,0	12,0	Nhựa	IV	29,0	236.250
DT.955A	DT.955A	ĐT.955A	Tp.Châu Đốc	QL.91, TT.Tịnh Biên							0
		- Đoạn 1	Tp.Châu Đốc	Gần kênh 10, Tp.Châu Đốc		Quy hoạch thành đường đô thị					0
		- Đoạn 2	Gần kênh 10, Tp.Châu Đốc	Ranh TT.Tịnh Biên		Chuyển thành tuyến N1					0
		- Đoạn 3	Ranh TT.Tịnh Biên	QL.91		Quy hoạch thành đường đô thị					0

DT.955B	DT.955B	ĐT.955B	ĐT.948, gần cầu cây Me	Tuyến N1, X.Lạc Qưới, H.Tri Tôn	22,0	9,0	12,0	Nhựa	IV	29,0	
DT.957	DT.957	ĐT.957	Xã Đa Phước, H.An Phú	QL.91C, TT.Long Bình, H.An Phú	33,2	7,0	9,0	Nhựa	IV	29,0	226.000
DT.958	DT.958	Tuyến N2	ĐT.948, TT.Tri Tôn	Cầu Ninh Phước, ranh T.Kiên Giang	18,8	11,0	12,0	Nhựa	IV	29,0	
DT.949	DT.949	ĐT.949	ĐT.948, TT.Chi Lăng	Ranh Tp.Cần Thơ	52,1	7,0	12,0	Nhựa	III	45,0	0
DT.950	DT.950	ĐT.950	Tuyến N1, gần cầu Phú Vĩnh	ĐT.954, gần cầu Cái Đầm	27,9	7,0	9,0	Nhựa	IV	45,0	50.000

**Phụ lục 8: Quy hoạch hệ thống đường huyện trên địa bàn tỉnh An Giang**

Mã hiệu mới	Mã hiệu cũ	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)		Kết cấu mặt	Cấp	Lộ giới	Kinh phí (triệu đồng)
						Mặt	Nền				
III	Đường huyện				1.237,1						3.076.124
A	TP.Long Xuyên				15,5						69.750
	ĐH.01	Cái sao Bờ Hồ	QL.91, gần cầu Cái Sao	Ranh xã Phú Thuận,huyện Thoại Sơn	Quy hoạch thành đường đô thị						0
ĐH.02	ĐH.02	Liên xã Mỹ Khánh	QL.91, gần cầu Nguyễn Trung Trực	Cầu Tầm Du,ranh huyện Châu Thành	8,5	9,0		Nhựa	IV	32,0	38.250
ĐH.03		Đ.Bến phà Trà Ôn	Bến phà Trà Ôn	Bến phà Ô Môi	7,0	9,0		Nhựa	IV	32,0	31.500
B	H.Chợ Mới				171,0						293.290
ĐH.17	ĐH.132	Hương lộ 1 nối dài	ĐT.946	ĐT.942 ,gần UB xã Hội An	14,3	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.22	ĐH.133	Hương lộ 2	ĐH.136, gần Cái xoài	ĐH.136, gần Mỹ Hòa	8,8	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.24B	ĐH.134	Hương lộ 3	ĐH.137, xã Tân Mỹ	ĐH.137,gần Chợ Mỹ Hiệp	6,9	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.19	ĐH.135	ĐH.Mỹ Luông-Bà Vệ	ĐT.942 ,gần cầu Chùa	ĐT.946, gần cầu Bà Vệ	4,4	Duy tu, sửa chữa				29,0	0
ĐH.20	ĐH.136	ĐH.KA-MHĐ-NM-LG-KT	ĐT.942, gần cầu Thuận Giang	ĐT.942, gần cầu Ông Chường	43,5	5,5	7,5	Nhựa	V	29,0	130.590



ĐH.24	ĐH.137	ĐH.vòng TM-MH-BPX	Tân Mỹ	Tân Mỹ	28,0	5,5	7,5	Nhựa	V	29,0	112.000
ĐH.19B	ĐH.138	ĐH.Trà Thôn	ĐT.942, gần Chợ Thủ	ĐT.946, gần cầu Trà Thôn	3,9	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.23		ĐH.23	ĐH.136, gần cầu Xà Nếp	ĐH.136, gần cầu Đông Tân	7,9	5,5	7,5	Nhựa	V	29,0	0
ĐH.21		ĐH.21	ĐH.136, gần xã Kiến An	ĐH.136, gần cầu Cà Mau lớn	13,6	5,5	7,5	Nhựa	V	29,0	0
ĐH.18		ĐH.18	ĐT.946, gần cầu Kênh Xáng	ĐH.132, gần cầu Mương Sung	22,9	5,5	7,5	BTXM	V	29,0	0
ĐH.18B		ĐH.18B	ĐT.946, gần cầu Chung Đùn	ĐT.942, gần cầu Thầy Cai	8,0	5,5	7,5	Nhựa	V	29,0	24.000
ĐH.17B		ĐH.17B	ĐT.946, gần cầu Rạch Chanh	ĐH.132, gần cầu Cá Nai	8,9	5,5	7,5	BTXM	V	29,0	26.700
<b>C</b>	<b>H.Phú Tân</b>				<b>61,1</b>						<b>105.768</b>
	ĐH.157	ĐH.Kinh Thần Nông	ĐH.Vòng O, gần cầu Phú Hưng	Cầu Phú Long, ranh TX.Tân Châu		Quy hoạch thành ĐT.950					0
ĐH.43	ĐH.158	ĐH.K16	ĐT.954, gần cầu K16	Bến đò Hòa Lạc	10,0	Duy tu, sửa chữa				20,0	0
ĐH.39	ĐH.159	ĐH.Vòng O	ĐT.954, gần cầu Cái Tắc	ĐT.950, gần cầu Phú Hưng							0
		- Đoạn 1	ĐT.954, gần cầu Cái Tắc	ĐH.157	4,8	5,5	7,5	Nhựa	V	29,0	14.460
		- Đoạn 2	ĐH.157	ĐT.950, gần cầu Phú Hưng		Quy hoạch thành ĐT.950					0
ĐH.40	ĐH.160	ĐH.Phú Hưng-Hiệp Xương	ĐT.950, gần cầu Phú Hưng	ĐT.951, gần cầu Mương Chùa	6,5	5,5	7,5	Nhựa	V	29,0	19.608
ĐH.44		ĐH.44	ĐT.954, gần cầu Km5	ĐT.951, gần cầu Phú Lạc	11,2	5,5	7,5	Nhựa	V	20,0	33.600
ĐH.42		ĐH.42	ĐT.954, gần cầu K26	ĐT.951, gần cầu kênh Xáng	15,8	5,5	7,5	Nhựa	V	20,0	0

ĐH.41		ĐH.41	ĐT.954, gần cầu Mương Khai	ĐT.951, gần cầu Mương Khai	12,7	5,5	7,5	Nhựa	V	20,0	38.100
<b>D</b>	<b>H.An Phú</b>				<b>133,6</b>						<b>409.200</b>
ĐH.51	ĐH.201	Đường Liên Xã Bờ Đông	Vàm sáng Vĩnh Hậu, Xã Vĩnh Hậu	Đồn biên phòng Đồng Đức, xã Phú Hữu							0
		- Đoạn 1	Vàm sáng Vĩnh Hậu	Cầu Ranh Vĩnh Lộc	16,0	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	48.000
		- Đoạn 2	Cầu Ranh Vĩnh Lộc	Đồn biên phòng Đồng Đức	7,0	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	42.000
	ĐH.202	Đường GTNT xã Vĩnh Hậu	Nhã 3 Đình Ấp Vĩnh Bảo	Đuôi cồn Cổ Túc, Ấp Vĩnh Bảo		Chuyển thành đường xã					0
ĐH.52	ĐH.203	Đường ấp Vĩnh Phát	Cầu R. Vĩnh Lộc	Ranh TX.Tân Châu	8,0	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	48.000
ĐH.53	ĐH.204	Đường GTNT xã Phú Hữu	Ngã 3 nhà Bia ấp Phú Hiệp,xã Phú Hữu	Ngã 3 Bảy Trúc, ấp Phú Hiệp,xã Phú Hữu	4,6	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	27.600
ĐH.54	ĐH.205	Đường ấp Phú Quới	Bến đò ấp Phú Quới, xã Phú Hữu	Cầu Phú Lộc,ấp Phú Quới,xã Phú Hữu	3,2	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	19.200
ĐH.54B	ĐH.206	Nam kênh Bảy Xã	Ngã 3 biên phòng Đồng Đức	Cầu Hiệp Lợi,ấp Phú Lợi,xã Phú Hữu	6,2	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	37.200
ĐH.60	ĐH.207	Đường GTNT xã Vĩnh Trường	Cầu Vĩnh Trường	ấp Lama- xã Vĩnh Trường	16,3	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	97.800
	ĐH.208	Đường Phước Quảng	ĐT.957, ấp Phước Quảng, xã Đa Phước	Gần cầu Tư Tiến, xã Đa Phước		Chuyển thành đường xã					0
	ĐH.209	Đường cột Dây Thép	QL.91C,TT.An Phú	ĐT.957, TT.An Phú		Chuyển thành đường đô thị					0
	ĐH.210	Đường Bắc Kênh Mới	ĐT.957, An Hưng TT.An Phú	QL.91C, gần cầu Thầy Ban,TT.An Phú		Chuyển thành đường đô thị					0
ĐH.59	ĐH.211	Đường GTNT xã Vĩnh Hội Đông	Bãi rác ngã 3 ĐT.957 xã Vĩnh Hội Đông	ĐT.957,ấp Vĩnh Phú,xã Vĩnh Hội Đông	5,3	Duy tu, sửa chữa					0
	ĐH.212	Đường GTNT xã Vĩnh Hội Đông	Chùa Phật,ấp Vĩnh Hòa,xã Vĩnh Hội Đông	Ranh Châu Đốc, Cầu Tư Bón		-					0
		- Đoạn 1	Chùa Phật,ấp Vĩnh Hòa,xã	Cửa khẩu Vĩnh Hội Đông		Chuyển thành ĐH.219					

			Vĩnh Hội Đông								
		- Đoạn 2	Cửa khẩu Vĩnh Hội Đông	Ranh Châu Đốc, Cầu Tư Bốn		Chuyển thành đường xã					
ĐH.58	ĐH.213	Đường GTNT xã Vĩnh Phú Hội	Cửa khẩu Vĩnh Hội Đông	Cửa khẩu Bắc Đại	16,9	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	50.700
	ĐH.214	Đường GTNT xã Nhơn Hội	ĐT.957, ấp Bắc Đại, xã Nhơn Hội	Chùa Chấm,xã Nhơn Hội		Chuyển thành đường xã					0
ĐH.55B	ĐH.215	Đường Giao Thông Bình Di	Cầu C3, xã Khánh Bình	Cầu Đá,ấp Tân Bình,TT.Long Bình	7,2	Duy tu, sửa chữa					0
	ĐH.216	Bắc Búng Bình Thiên	ĐT.957, ấp Sa Tô, xã Khánh Bình	Đường Sa Tô,ấp Sa Tô, xã Khánh Bình		Chuyển thành đường xã					0
ĐH.55	ĐH.217	Đường Sa Tô	QL.91C,cua Ông Cai	ĐT.957, xã Khánh Bình	1,7	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	5.100
	ĐH.218	Đường Cồn Cát Phước Hưng	QL.91C, chợ mới Phước Hưng	QL.91C, gần Đình Phước Hưng		Chuyển thành đường xã					0
ĐH.56	ĐH.219	Đường Nam Búng Bình Thiên	QL.91C, ấp Đông Ky, xã Quốc Thái	ĐT.957, ấp Bắc Đại, xã Nhơn Hội	9,5	Duy tu, sửa chữa					0
	ĐH.220	Đường GTNT xã Quốc Thái	QL.91C,ấp Quốc Phú, xã Quốc Thái	QL.91C, Ranh xã Khánh An		Chuyển thành đường xã					0
ĐH.57	ĐH.221	Đường Mương Tám Sớm	QL.91C, ấp Quốc Phú, xã Quốc Thái	ĐT.957, xã Nhơn Hội	4,1	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	24.600
	ĐH.222	Đường bãi Khánh An	QL.91C, ngã 3 Cây Dơi	QL.91C, ranh xã Quốc Thái		Chuyển thành đường xã					0
	ĐH.223	Đường vào KHC xã Khánh An	QL.91C, xã Khánh An	Khu hành chính xã		Chuyển thành đường đô thị					0
ĐH.62B		Đường Nam kênh Vĩnh Hậu	ĐH.201	ĐH.225	5,1	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	0
ĐH.62		Đường dọc kênh Bảy Xã	ĐH.205	ĐH.226	13,0	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	0
ĐH.61		ĐH.61	ĐH.212, gần cầu Chắc Rề	Ranh Tp. Châu Đốc	6,5	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	0
ĐH.51B		Đường Bắc kênh Tân Châu	ĐH.201	Ranh TX.Tân Châu	3,0	5,5	7,5	Nhựa	VI	20,0	9.000

<b>E</b>	<b>H.Tri Tôn</b>				<b>107,6</b>						<b>182.700</b>
ĐH.81	ĐH.111	ĐH. Cặp kinh 10	ĐT.941, gần cầu số 10, xã Tà Đảnh	Ranh Kiên Giang, xã Tân Tuyến	17,4	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.85	ĐH.113	ĐH. Kinh Mới	Kênh 8000, xã Lương Phi	Tuyến N1, xã Lạc Quới	11,7	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	35.100
ĐH.88	ĐH.114	ĐH. Ba Chúc-Sóc Túc	ĐT.955B, Bìa tường niệm liệt sĩ Ba Chúc	Hương lộ 17, xã Lê Trì	5,7	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.86	ĐH.115	Đường T5	Tuyến N1	Ranh Kiên Giang	11,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	66.000
ĐH.89	HL.17	HL.17	ĐT.955B, xã Châu Lăng	Sóc Túc, xã Lê Trì	4,9	Duy tu, sửa chữa				32,0	0
ĐH.83	HL.15	HL.15	ĐT.943TT. Tri Tôn	ĐT.943, xã Cô Tô –H.Tri Tôn	17,0	Duy tu, sửa chữa				30,0	0
ĐH.87		ĐH.87	Tuyến N1, gần cầu T4	ĐH.113	10,2	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	30.600
ĐH.84		ĐH.84	Tuyến N2, gần cầu chữ U	ĐT.945, xã Cô Tô	17,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	51.000
ĐH.82		ĐH.82	ĐT.943, ranh TT.Tri Tôn	Ranh xã Vĩnh An, H.Châu Thành	12,7	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
<b>F</b>	<b>H. Tịnh Biên</b>				<b>97,4</b>						<b>220.020</b>
ĐH.98	TB.01	Đường Cây Mít (HL.8)	QL.91, TT.Nhà Bàng	ĐT.955A, gần cầu Ranh, xã Nhơn Hưng	3,0	Duy tu, sửa chữa				30,0	0
ĐH.91	TB.02	Hương lộ 17	QL.91, TT.Tịnh Biên	Ranh H.Tri Tôn, xã Sóc Túc	17,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	51.000
ĐH.92	TB.03	Hương lộ 11	Hương lộ 17, gần UBND xã An Cư	ĐT.984, xã An Hảo	17,5	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	52.500
ĐH.95	TB.04	Đường Tây Trà Sư	Đường Bào Mướp, TT. Nhà Bàng	Hương lộ 11, xã Vĩnh Trung	11,4	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	58.220
ĐH.94	TB.05	ĐH. Ô Tà Bang	QL.91, gần cầu Ô Mai, xã An Phú	ĐT.948, xã Vĩnh Giao	10,2	Duy tu, sửa chữa					0

ĐH.93	TB.06	Hương lộ 9	QL.91, TT.Tĩnh Biên	Đường Cây Mít, xã Nhơn Hưng	5,8	7,0	7,5	Nhựa	V	30,0	0
ĐH.96	TB.07	Đường Xáng Cụt	Hương lộ 11, xã Núi Voi	ĐH.101, xã Tân Lập		Quy hoạch thành ĐT.949					0
		- Đoạn 1	Hương lộ 11, xã Núi Voi	Kênh Ranh		Duy tu, sửa chữa					0
		- Đoạn 2	Kênh Ranh	ĐH.101	8,5	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	28.800
ĐH.97	TB.08	Đường Bào Mướp	QL.91, chùa Dân Hương, TT.Nhà Bàng	Đường Lâm Vồ, xã Thái Sơn	4,2	Duy tu, sửa chữa					0
ĐH.91B		ĐH.91B	Hương lộ 17, xã Xuân Tô	Hương lộ 17, xã An Cư	7,1	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
ĐH.95B		ĐH.95B	ĐH.95, xã Văn Giáo	Ranh xã Ô Long Vỹ, H.Châu Phú	3,1	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	9.300
ĐH.96B		ĐH.96B	ĐT.949, xã Núi Voi	Ranh xã Ô Long Vỹ, H.Châu Phú	3,4	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	10.200
ĐH.99		ĐH.99	ĐT.945, xã Tân Lập	Ranh xã Đào Hữu Cảnh, H.Châu Phú	6,3	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
<b>G</b>	<b>H. Châu Thành</b>				<b>209,8</b>						<b>565.320</b>
ĐH.06	ĐH.06	ĐH.Vĩnh Thành-VN-Tân Phú	ĐT.941, cầu số 10	Cầu Tầm Du, ranh Tp.Long Xuyên							0
		- Đoạn 1	ĐT.941, cầu số 10	Kênh Ba Thê	9,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	54.000
		- Đoạn 2	Kênh Ba Thê	Cầu Tầm Du	28,4	Duy tu, sửa chữa					0
ĐH.08	ĐH.08	ĐH.V.Nhuận-Vĩnh Hanh-Cần Đăng	Cầu ranh Vĩnh Nhuận-Vĩnh Phú	Ranh xã Bình Chánh, H.Châu Phú							0
		- Đoạn 1	Cầu ranh Vĩnh Nhuận-Vĩnh Phú	Gần Mương Ông Cha	13,2	Duy tu, sửa chữa					0
		- Đoạn 2	Gần Mương Ông Cha	Ranh xã Bình Chánh, H.Châu Phú	1,0		7,5	Nhựa	V	30,0	6.000
ĐH.09	ĐH.09	ĐH.An Châu-	QL.91, gần cầu Chác Cà	Chợ xã Vĩnh Lợi	12,7	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0

		HBT-Vĩnh Lợi	Đao, X.An Châu								
ĐH.10	ĐH.10	ĐH.An Châu-HBT-Vĩnh Thành	QL.91, gần cầu Chác Cà Đao, X.An Châu	Chợ Tân Thành, xã Vĩnh Thành	12,7	Duy tu, sửa chữa				30,0	0
ĐH.11	ĐH.11	ĐH.Hòa Bình Thanh-Vĩnh Lợi	ĐH.09, xã Hòa Bình Thạnh	ĐH.13, xã Vĩnh Lợi	9,6	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	57.600
ĐH.12	ĐH.12	ĐH.An Hòa-Vĩnh An	QL.91, gần cầu Bình Hòa	Ranh huyện Tri Tôn	27,3	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	163.800
ĐH.13	ĐH.13	ĐH.Cần Đăng-Vĩnh Thành	ĐT.941, gần cầu Cần Đăng	Chợ Tân Thành, xã Vĩnh Thành	12,5	Duy tu, sửa chữa				30,0	0
ĐH.14	ĐH.14	ĐH.An Hòa-Cần Đăng-Bình Chánh	ĐT.941, gần cầu Ông Quýt	ĐH.08, xã Cần Đăng	9,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	53.820
ĐH.15	ĐH.15	ĐH.Hòa Bình-Hòa Bình Thạnh	ĐT.941, gần cầu Mường Trâu	Cầu UB xã, xã Hòa Bình Thạnh	3,8	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	22.800
ĐH.16	ĐH.16	ĐH.Vĩnh Lợi-Vĩnh Nhuận-Tân Phú	Cầu 3 xã, xã Vĩnh Lợi	ĐH.06, xã Vĩnh An	30,5	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	183.000
ĐH.05			Đầu cồn (xã Bình Thạnh)	Đầu cồn (xã Bình Thạnh)	2,1	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	6.300
ĐH.05B			QL.91, gần cầu Chác Cà Đao	QL.91, gần cầu Bình Hòa	6,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	18.000
ĐH.07			Gần chợ Tân Phú	Ranh xã Bình Chánh, H.Châu Phú	10,8	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
ĐH.08B			Cầu sắt Vĩnh Nhuận	ĐT.941, gần cầu Kênh Đào	8,7	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
ĐH.13B			ĐT.941, gần cầu Cần Đăng	Cầu Tân Thành 2	12,5	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
<b>H</b>	<b>H. Thoại Sơn</b>				<b>166,7</b>						<b>387.196</b>
ĐH.66	ĐH.66	Tuyến Tây Rạch Giá-L.Xuyên	Ranh xã Vĩnh Thành, H.Châu Thành	Ranh tỉnh Kiên Giang	22,4	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	89.496
ĐH.67	ĐH.67	Tuyến Đông Núi Chóc-Năng Gù	Cầu ranh Vĩnh Nhuận, H.Châu Thành	Ranh tỉnh Kiên Giang	18,1	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	72.480
ĐH.69	ĐH.69	Tuyến lộ 15	ĐT.943, gần cầu Ba Thê 5	ĐT.947, gần cầu Núi Trọi	9,4	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0

ĐH.70	ĐH.70	Tây kênh Bốn Tổng	ĐH.78, xã Vĩnh Trạch	Ranh Tp. Cần Thơ	Quy hoạch thành ĐT.949						0
ĐH.71	ĐH.71	Tuyến Lộ tế Thanh Niên	ĐT.943	ĐH.72	7,2	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.72	ĐH.72	Tuyến kênh Đòn Dong	Ranh P.Mỹ Thạnh, Tp. Long Xuyên	Ranh Tp. Cần Thơ	13,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	052.100
ĐH.73	ĐH.73	Tuyến Tây Bờ Ao	ĐT.943, gần cầu Phú Hòa	Ranh P.Mỹ Thới, Tp. Long Xuyên	12,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	36.000
ĐH.74	ĐH.74	Tuyến lộ bờ tây kênh Phú Tây	QL.80	ĐH.72	4,5	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.75	ĐH.75	Tuyến Ba Dầu-Vĩnh Phú	Cầu Ba Dầu	ĐT.947, cầu Năm Mến	18,3	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	73.200
ĐH.76	ĐH.76	Tuyến bờ Nam Mỹ Phú Đông	ĐH.66, xã Định Mỹ	ĐT.947, gần cầu Hai Tràm	15,5	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.77	ĐH.77	Tuyến Mặc Cần Dện	UBND TT.Phú Hòa cũ	ĐH.70, xã Vĩnh Khánh	9,7	5,5	7,5	BTXM	V	30,0	38.720
ĐH.78	ĐH.78	Tuyến Đông Rạch Giá-L.Xuyên	ĐT.943, gần cầu kênh F	ĐT.943, gần cầu Phú Hòa	17,4	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.79		ĐH.79	ĐH.06, ranh xã Thoại Giag-Định Mỹ	ĐH.69, xã Vọng Đông	10,9	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
ĐH.80		ĐH.80	TT. Ốc Eo	ĐH.66, kênh Vọng Thê	8,4	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	25.200
<b>K</b>	<b>TP. Châu Đốc</b>				<b>24,9</b>						<b>86.580</b>
ĐH.63	CĐ.01	Kênh Tư	ĐT.955A (Ranh Châu Phú-An Phú)	Liên xã Vĩnh Châu-P.Vĩnh Mỹ	6,5	7,0	9,0	Nhựa	IV	34,0	29.250
ĐH.64	CĐ.02	Vĩnh Chánh	ĐT.955A	Ranh xã Vĩnh Hội Đông, H.An Phú	5,5	Duy tu, sửa chữa				34,0	0
ĐH.65	CĐ.03	Đường Kênh Đào	QL.91, gần cầu Kênh Đào	Ranh xã Thới Sơn, H.Tịnh Biên	12,7	7,0	9,0	Nhựa	IV	34,0	57.330
<b>L</b>	<b>H. Châu Phú</b>				<b>220,9</b>						<b>694.800</b>
ĐH.26	ĐH.26	Đường Bắc Cây Dương	QL.91, gần cầu Cây Dương, X.Bình Long	Kênh 16, xã Bình Phú	14,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	84.000

ĐH.27	ĐH.27	Đường Nam Phù Dật	QL.91, gần cầu Phù Dật	Đường Bắc Cây Dương		Chuyển thành đường xã				32,0	0
ĐH.28	ĐH.28	Đường Nam Kênh 10	QL.91, gần cầu Chữ S, TT.Cái Dầu	Kênh Ranh, X.Tân Lập, H.Tĩnh Biên	19,7	5,5	9,0	Nhựa	V	32,0	118.200
ĐH.29	ĐH.29	Đường Bắc Kênh 10 Châu Phú	QL.91, gần cầu Chữ S, X. Vĩnh T. Trung	Kênh Ranh, X.Tân Lập, H.Tĩnh Biên	19,7	7,0	9,0	Nhựa	IV	30,0	0
ĐH.30	ĐH.30	Đường về xã Vĩnh Thạnh Trung	QL.91	ĐH.34, xã Ô Long Vỹ	20,9	7,0	9,0	Nhựa	IV	30,0	0
ĐH.31	ĐH.31	Đường Bắc Vĩnh Tre	QL.91, gần cầu Vĩnh Tre	Kênh Ranh, X.Tân Lập, H.Tĩnh Biên	18,0	5,5	7,5	Nhựa	V	32,0	108.000
ĐH.32	ĐH.32	Đường Nam Cần Thảo	QL.91, gần cầu Cần Thảo, X.Mỹ Phú	Kênh Ranh, X.Núi Voi, H.Tĩnh Biên	16,0	7,0	9,0	Nhựa	IV	30,0	0
ĐH.33	ĐH.33	Đường Bắc Cần Thảo	QL.91, gần cầu Cần Thảo, X.Mỹ Đức	Kênh Ranh, X.Núi Voi, H.Tĩnh Biên	16,6	5,5	7,5	Nhựa	V	32,0	99.600
ĐH.34	ĐH.34	Đường Nam Kênh Đào	QL.91, gần cầu Kênh Đào, X.Mỹ Phú	Kênh Ranh, X.Văn Giáo, H.Tĩnh Biên	21,1	5,5	7,5	Nhựa	V	32,0	72.600
ĐH.35	ĐH.35	Đường Bắc Cây Sung	QL.91, cầu Bắc Cây Sung	Sông Hậu	2,8	7,0	9,0	Nhựa	IV	30,0	0
ĐH.36	ĐH.36	Đường Nam Kênh Đình	Cầu Bình Thủy qua QL.91	Sông Hậu	8,0	7,0	9,0	Nhựa	IV	32,0	0
ĐH.37	ĐH.37	Đường Tây K13	ĐH.32, xã Ô Long Vỹ	ĐH.26, xã Bình Phú	23,2	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	139.200
ĐH.38	ĐH.38	Đường Đông Kênh Ranh	ĐH.31, xã Đào Hữu Cảnh	Ranh xã Vĩnh Châu, Tp.Châu Đốc	12,2	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	73.200
ĐH.25		Đường Bắc Bình Mỹ	QL.91, gần cầu Bình Mỹ	Ranh xã Cần Đăng, H. Châu Thành	6,3	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
ĐH.35B		Đường vòng Khánh Hòa	Vòng cù lao Khánh Hòa		22,0	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
ĐH.36B		Đường vòng Bình Thủy	Vòng cù lao Bình Thủy		16,4	5,5	7,5	Nhựa	V	30,0	0
<b>M</b>	<b>TX. Tân Châu</b>				<b>28,6</b>						<b>61.500</b>



ĐH.46		Đường Nam kênh Nhánh Đông	Ranh xã Phú Hữu, Phú Tân	ĐT.952, gần cầu kênh Bảy Xã	2,2	5,5	7,5	Nhựa	V	34,0	6.600
ĐH.47		Đường Nam rạch Phú Lộc	Ranh xã Vĩnh Lộc, Phú Tân	ĐT.952	3,1	5,5	7,5	Nhựa	V	34,0	9.300
ĐH.48		Đường Nam kênh An Phú	Ranh xã Vĩnh Hậu, Phú Tân	ĐT.952, gần cầu Mương Khai	3,3	5,5	7,5	Nhựa	V	34,0	0
ĐH.49		Đường Bắc kênh Tân Châu	Ranh xã Vĩnh Hậu, Phú Tân	Gần cầu Tân An	4,8	5,5	7,5	Nhựa	V	34,0	0
ĐH.50		Đường Nam kênh Tân Châu	Kênh Thần Nông	ĐT.951	15,2	5,5	7,5	Nhựa	V	34,0	45.600

**Phụ lục 9: Hiện trạng hệ thống đường thủy do Trung ương quản lý trên địa bàn tỉnh An Giang**

<b>Mã hiệu</b>	<b>Tên sông kênh</b>	<b>Điểm đầu</b>	<b>Điểm cuối</b>	<b>Chiều dài (km)</b>	<b>Cấp kỹ thuật</b>	<b>C. rộng đáy (m)</b>	<b>Chiều sâu (m)</b>
<b>I</b>	<b>Trung ương quản lý</b>			<b>384,6</b>			
1	Sông Tiền	Biên giới Campuchia	Ranh tỉnh Đồng Tháp				
	- Đoạn 1	Biên giới Campuchia	TT. Tân Châu	17,5	ĐB	1.000,0	-38,0
	- Đoạn 2	Quản Bền-Chợ Mới	Ranh tỉnh Đồng Tháp	23,3	ĐB	1.000,0	-38,0
1A	Nhánh cù lao Tây, Ma-Sông Tiền	TT. Chợ Vàm	Sông Vàm Nao	17,9	ĐB		
1A	Nhánh cù lao Tây-Sông Tiền	Sông Vàm Nao	Quản Bền-Chợ Mới	9,1	ĐB		
4	Sông Hậu	Kênh Tân Châu	Kênh.Rạch Sỏi-Hậu Giang, ranh Tp.C.Thơ	71,2	ĐB	900,0	-23,0
4B	Nhánh cù lao Ông Hồ-Sông Hậu	TT. An Châu	Xã Mỹ Hòa Hưng	10,8	ĐB	80-120	-9,0
429	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa-S.Hậu	Bình Mỹ-Châu Phú	Bình Thạnh-Châu Thành	16,0	III	80-120	-9,0
9A	Sông Châu Đốc	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	1,5	III	280,0	-11,0
10	Sông Vàm Nao	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	6,5	ĐB	520,0	-18,0
11	Kênh Tân Châu	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	12,1	I	80,0	-5,0
85A	Kênh Vĩnh Tế	Ngã ba sông Châu Đốc	Bến đá Núi Sam	8,5	III	50,0	-3,0
139	Kênh Tri Tôn -Hậu Giang	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang				
	- Đoạn 1	Sông Hậu	Kênh Tám Ngàn	13,7	III	11,0	-2,1
	- Đoạn 2	Kênh Tám Ngàn	Ranh Kiên Giang	26,3	IV	11,0	-2,1
141	Kênh Ba Thê	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang	26,0	IV	13,0	-2,1
215	Kênh Tám Ngàn	Ngã ba kênh Mặc Cần Dung	Ranh Kiên Giang	40,0	III	18,0	-3,0
287	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang	40,0	III	30,0	-2,5
368A	Kênh Mặc Cần Dung	Ngã ba kênh Ba Thê	Ngã ba kênh Tám Ngàn	12,5	IV	15-20	-2,5
431	Rạch Ông Chưởng	Nhánh cù lao Tây, Ma-Sông Tiền	Nhánh cù lao Ông Hồ-Sông Hậu	21,8	III	50,0	-13,0
462B	Kênh Lấp Vò-Sa Đéc	Rạch Cái Tàu Thượng	Sông Hậu	4,8	III	50,0	-2,8
342	Kênh Rạch Sỏi-Hậu Giang	Sông Hậu	Ranh Tp. Cần Thơ	5,1	III	30,0	-3,0

**Phụ lục 10: Hiện trạng hệ thống đường thủy do Tỉnh quản lý trên địa bàn tỉnh An Giang**

<b>Mã hiệu</b>	<b>Tên sông kênh</b>	<b>Điểm đầu</b>	<b>Điểm cuối</b>	<b>Chiều dài (km)</b>	<b>Cấp kỹ thuật</b>	<b>C. rộng đáy (m)</b>	<b>Chiều sâu (m)</b>
<b>II</b>	<b>Tỉnh quản lý</b>			<b>512,3</b>			
4a	Sông Hậu	Biên giới Campuchia	Kênh Tân Châu	31,0	I	500,0	-5,0
8	Sông Bình Di	Ngã ba sông Hậu, biên giới Campuchia	Sông Châu Đốc	11,4	II	180,0	-10,0
9B	Sông Châu Đốc	Sông Bình Di, biên giới Campuchia	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	26,3	III	300,0	-11,0
1C	Sông Cái Vừng	P.Long Thạnh	TT.Chợ Vàm	21,2	III	345,0	-13,0
1D	Nhánh cù lao Giêng-Sông Tiền	Ngã ba sông Tiền	Hội An-Chợ Mới	15,2	II	80-120	-9,0
85B	Kênh Vĩnh Tế	Bến đá Núi Sam	Ranh TX.Hà Tiên	37,5	IV	30-40	-3,0
90	Kênh Đào	Cầu Kênh Đào-Sông Hậu	Kênh Trà Sư	17,0	VI	8,0	-2,5
100	Kênh Trà Sư	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Mặc Cần Dung	25,7	V	15-20	-2,3
138	Kênh Cần Tháo	Khánh Hòa-Châu Phú	Tân Lợi-Tịnh Biên	20,5	VI	10,0	-2,5
140	Kênh10 Châu Phú	Cầu Chữ S-Sông Hậu	Tân Tuyên-ranh Kiên Giang	38,9	V	14,0	-2,8
142	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang	39,0	VI	13,0	-2,0
193	Kênh T5	Kênh Tri Tôn	Kênh Ninh Phước II	11,0	V	20,0	-3,0
288	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh Vĩnh Tế	Phà An Hòa cũ	3,0	III	30,0	-2,5
317	Kênh Bốn Tổng	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa-S.Hậu	Kênh ranh Cần Thơ	25,0	VI	7-10	-2,0
368	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Vĩnh Tế	Cầu số 5	21,5	V	15-20	-2,5
365	Kênh Chắc Cà Dao	Ngã ba cầu Nguyễn Trung Trực	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	13,2	VI	10,0	-2,0
218	K.Sóc Triết-K.Tĩnh Đội-K.Ba Thê	Cần Đăng (Kênh Mặc Cần Dung)	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	28,3	V	12,0	-2,5
98	Kênh ranh T.Biên-C.Phú-C.Đốc	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa-S.Hậu	Kênh Mặc Cần Dung mới	27,5	VI	7,0	-1,5
369	Kênh ranh Châu Thành-C.Phú	Sông Hậu	Kênh Tri Tôn	16,1	VI	6,0	-2,0
194	Kênh Ninh Phước II	Kênh Tri Tôn	Kênh Ba Thê	35,3	VI	8,0	-2,0
276	Kênh ranh An Giang-K.Giang	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	25,5	VI	6,0	-2,0
256	Kênh Tân Huệ	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Ranh Thoại Sơn-Tri Tôn	22,3	VI	8,0	-0,6

**Phụ lục 11: Hiện trạng hệ thống đường thủy do Huyện quản lý trên địa bàn tỉnh An Giang**

<b>Mã hiệu</b>	<b>Tên sông kênh</b>	<b>Điểm đầu</b>	<b>Điểm cuối</b>	<b>Chiều dài (km)</b>	<b>Cấp kỹ thuật</b>	<b>C. rộng đáy (m)</b>	<b>Chiều sâu (m)</b>
<b>III</b>	<b>Huyện quản lý</b>			<b>1.549,7</b>			
<b>A</b>	<b>TP. Long Xuyên</b>			<b>108,0</b>			
318A	Rạch Cái Sao	Sông Hậu	Kênh ranh Thoại Sơn	7,5	IV	25,0	-3,0
326	Kênh Bờ Ao	Kênh Ranh	Ranh Cần Thơ	2,3	V	18,0	-3,0
341	Mương Thơm	Rạch Cái Sắn	Kênh Bờ Ao	5,3	VI	8,0	-1,7
343	Rạch Cái Dung	Sông Hậu	Kênh Bờ Ao	5,9	VI	8,0	-1,7
345	Cái Sao-Mương Thơm	Cái Sao	Mương Thơm	1,0	VI	8,0	-1,7
346	Cái Sao- Kênh Bờ Ao	Cái Sao	Kênh Bờ Ao	4,9	VI	7,0	-1,0
347	Kênh Trung Hưng	Rạch Gòi Lớn	Cái Sao	4,3	VI	6,0	-1,5
348	Trung Hưng-Bờ Ao	Sông Hậu	Kênh Bờ Ao	3,0	VI	12,0	-1,7
350A	Rạch Gòi Lớn	Rạch Long Xuyên	Kênh Xà Lượm	4,0	VI	10,0	-1,5
350B	Kênh Xà Lượm	Sông Hậu	Kênh Ranh	3,0	VI	10,0	-1,5
351	Rạch Tầm Bót	Rạch Long Xuyên	Mương Khai	3,9	VI	10,0	-1,5
352	Mương Khai-Lung Bằng Tăng	ĐT.943	Rạch Cái Sao	8,2	VI	9,0	-2,0
353	Kênh Trạm Bơm-Kênh Nôi	Rạch Long Xuyên	Cái Sao	7,7	VI	7,0	-1,0
354	Rạch Long Xuyên-Kênh Ranh	Mương Khai	Kênh Ranh	5,0	VI	10,0	-1,5
355	Rạch Thơm Rơm	Mương Khai	Kênh Ranh	2,9	VI	8,0	-1,7
356	Kênh 10	Mương Khai-Lung Bằng Tăng	Rạch Long Xuyên- Kênh Ranh	2,7	VI	8,0	-1,7
357	Mương Khai-Kênh Ranh	Sông Hậu	Kênh Ranh	3,1	VI	8,0	-1,7
358	Rạch Trà Ôn	Kênh Bồn Sầm	Rạch Bồn Sầm	4,6	VI	12,0	-1,0
359	Rạch Ngã Bát	Sông Hậu	Kênh Ba Xã	1,6	VI	8,0	-1,7
360	Rạch Càn Xây	Rạch Càn Xây	Kênh Ba Xã	4,6	VI	6,0	-2,0
361	Rạch Mương Trâu	Rạch Sếp Bà Lý	Rạch Bồn Sầm	2,5	VI	8,0	-1,7
362	Rạch Bồn Sầm	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh Ba Xã	3,1	VI	12,0	-2,0
139	Rạch Cái Chiên	Rạch Trà Mơn	Đuôi cồn Mỹ Hòa Hưng	1,6	VI	10,0	-2,0
371	Rạch Rích	Đầu Cồn Mỹ Hòa Hưng	Nhánh sông Hậu	5,8	VI	5,0	-0,5
372	Rạch Trà Mơn-Rạch Mương Sung	Sông Hậu	Nhánh sông Hậu	6,8	VI	14,0	-1,3
373	Kênh Lộ			3,3	VI	7,0	-1,0
<b>B</b>	<b>H. Chợ Mới</b>			<b>190,3</b>			
432	Kênh Cà Mau	Sông Vàm Nao	Rạch Ông Chưởng	15,0	VI	9,0	-3,0

435	Kênh Ranh	Sông Ông Chưởng	Kênh Chà Và	10,7	VI	8,0	-1,5
437	Kênh Trà Thôn	Sông Tiền	Rạch Ông Chưởng	4,2	VI	8,0	-1,0
438A	Kênh Quản Bền	Sông Tiền	Kênh Long Điền A-B	2,4	VI	8,0	-1,0
439	Kênh Chấn Cà Na	Sông Vàm Nao	Rạch Ông Chưởng	3,6	VI	8,0	-1,0
441	Mương 77	Kênh Chà Và	Mương Chùa	6,4	VI	8,0	-1,0
442	Kênh Long An-Rạch Mương Sung	Kênh Chà Và	Rạch Cái Tàu Thượng	12,0	VI	8,0	-1,5
443	Mương Tịnh	Rạch Long An	Rạch Ông Chưởng	3,2	VI	8,0	-1,0
445	Long Hòa 1	Rạch Ông Chưởng	Kênh Long An	4,5	VI	8,0	-1,0
447	Kênh Chà Và-Cột Dây Thép	Sông Tiền	Rạch Ông Chưởng	3,3	VI	8,0	-1,0
448	Kênh Thầy Cai-Kênh Chân Đùn	Nhánh Sông Tiền	Sông Hậu	8,5	VI	8,0	-1,0
449	Kênh Cự Hội	Nhánh Sông Tiền	Rạch Mương Sung	4,1	VI	9,0	-1,3
450	Kênh An Bình-An Khương	Rạch Long An	Kênh Điện Biên	2,4	VI	9,0	-1,3
454	Rạch Chanh-Cái Nai	Sông Hậu	Rạch Cái Tàu Thượng	8,0	VI	7,0	-1,3
456	Kênh Trùm Hóa	Sông Hậu	Rạch Cái Đôi	6,7	VI	8,0	-1,0
458	Rạch Thông Lưu	Rạch Cái Đôi	Kênh Lấp Vò-Sa Đéc	3,3	VI	7,0	-1,3
459	Rạch Trường Tiền	Rạch Cái Nai	Rạch Thông Lưu	5,5	VI	8,0	-1,5
460	Rạch Cái Tây	Kênh Trường Tiền	Rạch Cái Tàu Thượng	4,0	VI	9,0	-1,3
462A	Rạch Cái Tàu Thượng	Sông Tiền	Kênh Lấp Vò-Sa Đéc	6,9	VI	11,0	-2,0
463	Rạch La Kết	Kênh Cự Hội	Rạch Cái Tàu Thượng	4,0	VI	9,0	-1,0
466	Rạch Cái Hồ	Tân Long	Sông Tiền	1,7	VI	8,0	-1,0
467	Kênh Mới	Sông Tiền, phà Tân Long	Sông Tiền, đuôi cồn X.Bình P.Xuân	10,5	VI	12,0	-2,0
468	Kênh Lê Phước Cương	Sông Tiền, gần UB xã Tân Mỹ	Sông Tiền, gần UB xã Mỹ Hiệp	6,8	VI	10,0	-1,0
473	Kênh Mương Chùa	Kênh Mới	Sông Tiền	2,7	VI	8,0	-2,0
475	Kênh Bà Quay	Kênh Mới	Sông Tiền	1,7	VI	9,0	-2,0
477	Kênh Ngang	Sông Tiền	Nhánh Sông Tiền	3,1	VI	8,0	-2,0
478A	Kênh Đồng Tân	Sông Hậu	Kênh Cà Mau	2,5	VI	8,0	-2,0
478B	Kênh Cầu Công	Kênh Cà Na	Kênh Cà Mau	3,0	VI	7,0	-2,0
480	Mương Xà Niếu	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,6	VI	9,0	-2,0
481	Mương lớn	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,5	VI	7,0	-2,0
484	Rạch Chà Và	Kênh Cà Mau	Sông Hậu	5,0	VI	8,0	-2,0
486A	Kênh Đồng Xút	Kênh Cà Mau	Sông Hậu	8,5	VI	8,0	-1,5
486B	Kênh Cái Xoài	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,0	VI	7,0	-1,0
488	Rạch Cái Gút	Rạch Chà Và	Kênh Đồng Xút	3,8	VI	7,0	-1,0
492	Kênh ấp Sử	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,1	VI	7,0	-1,0

494	Rạch Chùa	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,3	VI	8,0	-1,0
497	Rạch Sơn Đốt-Sóc Chết	Sông Hậu	Rạch Ông Chưởng	6,5	VI	8,0	-1,0
<b>C</b>	<b>H. Phú Tân</b>			<b>140,7</b>			
27	Kênh Thần Nông	Kênh Km2 (Ranh Tân Châu)	Rạch Cái Tắc	20,0	VI	7,0	-2,0
47	Kênh Sườn 3	Kênh Km2	Kênh Km 26	13,6	VI	6,0	-1,5
48	Kênh 5-Phú Lạc	Rạch Cái Vừng	Sông Hậu	11,6	VI	8,0	-1,0
51	Mương Ranh Làng	Kênh Phú Lạc	Kênh Hòa Bình	5,4	VI	8,0	-1,5
56	Kênh 16-Hòa Bình	Rạch Cái Vừng	Sông Hậu	10,3	VI	8,0	-1,0
60	Kênh 26-Phú Bình	Sông Tiền	Sông Hậu	16,3	VI	8,0	-1,5
62	Kênh Bảy Bích	Kênh Hòa Bình	Rạch Mương Khai	9,0	VI	5,0	-1,5
63	Kênh Phú Hiệp-Mương Khai	Sông Tiền	Kênh Bình Tây 2	12,9	VI	8,0	-1,5
69	Kênh Bình Tây 2	Sông Hậu	Sông Hậu	3,3	VI	8,0	-1,5
70	Rạch Cái Đầm	Rạch Mương Khai	Rạch Cái Tắc	9,4	V	30,0	-2,0
71	Kênh Phú Xuân	Kênh Thần Nông	Rạch Mương Khai	3,0	VI	8,0	-2,0
72	Kênh Phú Hưng-Hiệp Xương	Rạch Cái Đầm	Rạch Cái Tắc	3,2	VI	6,0	-1,0
74	Rạch Cái Tắc	Sông Tiền-Phú Mỹ	Sông Hậu-Cầu Cái Đầm	10,9	VI	8,0	-2,0
75	K.Sườn Phú An-Phú Thọ-Phú Hưng	Kênh Km 26	Vàm Nao	12,0	VI	8,0	-2,0
<b>D</b>	<b>H. An Phú</b>			<b>54,2</b>			
5	Nhánh Sông Hậu (Vĩnh Trường)	TT.An Phú	Đa Phước	9,3	VI	25,0	-3,0
6	Nhánh Sông Hậu (xếp Cổ Túc)	Kênh Vĩnh Hậu	Nhánh Sông Hậu (Vĩnh Trường)	1,7	VI	25,0	-3,0
12	Kênh 7 Xã	Kênh Vĩnh Hậu	Kênh Xáng	5,2	V	20,0	-3,0
13	Kênh Nhánh Tây	Sông Hậu	Kênh 7 Xã	6,3	VI	10,0	-1,5
15	Kênh Vĩnh Lộc	Kênh 7 Xã	Sông Hậu	5,8	VI	7,0	-1,5
18	Kênh Xóm Chùa	Ranh Campuchia-An Giang	Kênh 7 Trúc	4,0	VI	7,0	-1,5
19	Kênh Bảy Trúc	Kênh 7 Xã	Kênh Xóm Chùa	1,7	VI	7,0	-1,5
20	Kênh Cỏ Lao	Kênh 7 Xã	Sông Hậu	5,7	VI	7,0	-1,5
21	Kênh Vĩnh Lợi	Kênh 5 Xã	Sông Hậu	7,3	VI	6,0	-1,3
22	Kênh Vĩnh Hậu	Kênh 5 Xã	Sông Hậu	5,6	VI	7,0	-1,5
29	Kênh Mới	Sông Hậu	Sông Châu Đốc	1,6	VI	15,0	-1,0
<b>E</b>	<b>H. Tri Tôn</b>			<b>162,8</b>			
101C	Kênh Số 11	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Tinh Đội	11,7	VI	10,0	-1,,5
138B	Kênh 15	Kênh Tịnh Biên-Tri Tôn	Kênh Sườn N	14,0	VI	7,0	-1,2
190	Kênh Xã Vồng	Kênh Vĩnh Tế	Trạm bơm Ba Chúc	4,4	VI	7,0	-1,0
191	Kênh T6	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Mới	9,2	V	10,0	-2,5

203	Kênh T6	Kênh Mới	Kênh Ninh Phước II	7,9	V	10,0	-2,5
192	Kênh Mới	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Ninh Phước 1	20,9	VI	10,0	-1,5
198	Kênh T4	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Ninh Phước II	5,0	VI	20,0	-3,0
199	Kênh T4 cũ	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Ninh Phước II	5,9	VI	7,0	-2,0
200	Kênh Vĩnh Thành 3	Kênh Ninh Phước 2	Kênh Tám Ngàn	13,3	VI	7,0	-2,0
202	Kênh Vĩnh Thành 2	Kênh T4 cũ	Kênh T6	9,1	V	7,0	-2,0
216A	Kênh Ninh Phước1-Kênh Chữ U	Kênh Tám Ngàn	Kênh Tri Tôn	16,8	VI	8,0	-1,0
217	Kênh An Tức	Kênh Tám Ngàn	Ranh Kiên Giang	11,4	VI	7,0	-1,5
236	Kênh Phú Lâm	Kênh Chữ U	Kênh Ninh Phước 2	2,3	VI	10,0	-1,5
257	Kênh 16	Kênh Tám Ngàn	Kênh Xoài So	3,4	VI	5,0	-1,5
261	Kênh Xoài So	Kênh cầu 15	Kênh 13	3,3	VI	8,0	-1,5
277	K.Tân Tuyên-Vọng Đông 2-Mỹ Giang	Kênh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh Bao Tràm	9,1	VI	10,0	-1,5
278	Kênh Phú Tuyên 2	Kênh 10 Châu Phú	Kênh Tri Tôn-Thoại Sơn	4,1	VI	7,0	-2,0
189	Kênh 24	Kênh Vĩnh Tế	Trạm bơm Lê Trì	4,5	VI	8,0	-1,0
279	K.Trường Tiền-K.Phú Tuyên 1	Kênh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh 10 Châu Phú	4,0	VI	7,0	-2,0
339	Kênh Bao Tràm	Kênh Ninh Phước 2	Kênh Tám Ngàn	2,5	VI	7,0	-1,5
<b>F</b>	<b>H. Tịnh Biên</b>			<b>100,0</b>			
101A	Kênh Nhơn Thới	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Tri Tôn	18,2	VI	8,0	-2,0
101B	Kênh Xáng Cụt	Kênh Tri Tôn	Kênh Mặc Cần Dung	7,5	V	10-12	-2,5
138B	Kênh 15	Nối Kênh Cần Tháo	Ranh Tịnh Biên-Tri Tôn	8,5	VI	7,0	-1,2
155	Kênh Voi 1	Kênh Trà Sư	Kênh Cần Tháo	0,4	V	10-12	-2,5
157	Kênh T9	Kênh Trà Sư	Kênh Nhơn Thới	1,5	VI	8,0	-1,5
158	Kênh T11	Kênh Trà Sư	Kênh Nhơn Thới	2,2	VI	8,0	-1,5
161	Kênh Mỹ Á	Kênh Trà Sư	Mỹ Á	1,8	VI	8,0	-1,5
162	Kênh Xã Tiết	Kênh Trà Sư	Gần xã đội Tân Lợi	1,4	VI	8,0	-1,5
163	Kênh Láng Cháy	Kênh Trà Sư	Gần xã đội Tân Lợi	2,7	VI	8,0	-1,5
164	Kênh Văn Lanh	Kênh Trà Sư	Cuối	2,5	VI	8,0	-2,0
165	Kênh Xà Nu	Kênh Trà Sư	An Hảo	4,1	VI	8-10	-1,5
166	Kênh 12	Kênh Ranh Tịnh Biên-C.Phú	Kênh Mặc Cần Dung	5,5	VI	6,0	-2,0
168	Kênh An Lạc	Kênh Trà Sư	Cuối	5,5	VI	8,0	-2,0
169	Kênh Đường Thét	Kênh Xáng Vịnh Tre	Kênh Mặc Cần Dung	6,0	VI	8,0	-2,0
171	Kênh Đường Trâu	Kênh Trà Sư	Cuối	1,8	VI	8,0	-1,0
172	Kênh Tà Móc	Kênh Trà Sư	Cuối	2,3	VI	8,0	-1,5
173	Kênh 30/4	Kênh Trà Sư	Cuối	3,5	VI	8,0	-2,0

174	Kênh Cấp Nước	Kênh Trà Sư	Trạm bơm Hòa Hưng	0,9	VI	8,0	-1,0
175	Kênh Phước Điền	Kênh Trà Sư	Cuối	1,4	VI	8,0	-1,5
176	Kênh Văn Râu	Kênh Trà Sư	Cuối	1,8	VI	8,0	-1,5
178	Kênh Cò Ke	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	1,0	VI	8,0	-1,5
180	Kênh Cây Dương	Kênh Vĩnh Tế	Ranh Campuchia	1,2	VI	4,0	-0,5
181	Kênh Nam Di	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	1,0	VI	8,0	-1,5
183	Kênh 5 Xã	Kênh An Nông	An Nông	4,8	VI	8,0	-1,5
184	Kênh 20	Kênh Vĩnh Tế	Kênh 5 Xã	1,5	VI	8,0	-1,5
185	Kênh 21	Kênh Vĩnh Tế	Kênh 5 Xã	1,0	VI	8,0	-0,5
186	Kênh 3/2	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	4,9	VI	10,0	-2,0
187	Kênh 23	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	5,0	VI	8,0	-2,0
<b>G</b>	<b>H. Châu Thành</b>			<b>313,4</b>			
307A	Kênh Mặt Đông-K.Nông Trường	Kênh An Cương	Kênh Tân Huệ	4,7	VI	8,0	-3,0
363	Rạch Xếp Bà Lý	Sông Hậu	Kênh Ba Xã	4,2	VI	6,0	-2,0
364	Kênh Ba Xã	Sông Hậu	Ranh xã Mỹ Khánh	9,0	VI	10,0	-2,0
366	Rạch Ngọn Cái	Kênh Ba Xã	Kênh Bốn Tổng	9,0	VI	12,0	-2,5
370	Kênh Vĩnh Bình 2	Kênh Núi Chóc	Kênh Vàm Xáng Cây Dương	7,7	VI	7,0	-2,5
374	Kênh Hang Tra	Kênh Núi Chóc	Kênh Mặc Cần Dung	7,5	VI	8,0	-2,0
376	Kênh Ranh Vĩnh Hanh-Cần Đăng	Kênh Núi Chóc	Kênh Mặc Cần Dung	2,9	VI	8,0	-2,0
377	Kênh Đòn Dong	Kênh Bốn Tổng	Kênh Ba Thê	11,1	VI	4,0	-1,5
379	Kênh Ranh Vĩnh Hanh	Kênh Mặc Cần Dung	Rạch Trà Kiết	0,8	VI	3,0	-1,0
380	Rạch Trà Kiết	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Núi Chóc-Năng Gò	8,8	V	15,0	-2,5
381	Mương ranh Vĩnh Bình-Vĩnh Hanh	Kênh Ranh C.Thành-C.Phú	Kênh Làng	9,1	VI	5,0	-1,5
382	Kênh Vĩnh Quới-Trai mới	Kênh 10	Kênh Núi Chóc-Năng Gò	12,2	VI	7,0	-2,5
383	Kênh An Cương-K.Vĩnh Bình 1	Kênh Nông Trường	Kênh Núi Chóc-Năng Gò	12,4	VI	9,0	-3,0
384	Kênh Làng	Kênh Nông Trường	Kênh Bốn Tổng	20,5	VI	10,0	-3,0
385	Kênh Tân Phú	Kênh Nông Trường	Kênh Núi Chóc	11,3	V	12,0	-3,0
386	Kênh Số 10	Kênh An Cương	Kênh Làng	2,8	VI	4,0	-1,0
387	Kênh Số 9	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Tân Huệ	7,1	VI	5,0	-1,5
388	Kênh 8	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh An Cương	2,4	VI	4,0	-1,0
389	Kênh 7	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh An Cương	2,8	VI	4,0	-1,0
390	Kênh 6	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh An Cương	3,1	VI	4,0	-1,0
391	Kênh Ngang 1	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,1	VI	6,0	-3,0
392	Kênh Ngang 2	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,1	VI	6,0	-3,0



393	Kênh Ngang 3	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,3	VI	6,0	-3,0
394	K.Cầu Số 4-K.Ranh Nông Trường	Kênh Đồn Dong	Kênh Tân Huệ	7,3	VI	5,0	-3,0
395	Kênh Tân Lợi 2	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,7	VI	9,0	-1,5
396	Kênh Tân Lợi 1	Kênh Núi Chóc	Kênh Tân Huệ	4,3	VI	9,0	-1,5
397	Kênh Ông Huỳnh	Kênh Số 4	Rạch Chung Xây	10,4	VI	7,0	-1,3
398	Rạch Chung Xây	Kênh Trà Kiết	Kênh Tân Huệ	9,8	VI	7,0	-3,0
399	Kênh Ngã Bát	Kênh Đông 2	Rạch Chung Xây	3,8	VI	6,0	-1,0
400	Mương Đình	Kênh Trà Kiết	Ông Huỳnh	6,4	VI	8,0	-2,0
401	Kênh Hội Đồng	Kênh Trà Kiết	Kênh Làng	3,9	VI	5,0	-2,0
402	Kênh Đông 1	Kênh Làng	Kênh Ngang Huệ Đức	4,1	VI	12,0	-3,0
403	Kênh Đông 2	Kênh Làng	Kênh Ngang Huệ Đức	4,4	V	12,0	-3,0
404	Kênh T3	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,6	VI	8,0	-1,5
405	Kênh T2	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,2	VI	5,0	-2,0
406	Kênh Tô	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,1	VI	4,0	-1,5
407	Kênh Vĩnh Lợi	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	2,9	VI	2,0	-0,5
408	Kênh Vàm Ri	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,0	VI	4,0	-1,5
409	Kênh Năm Vệ	Rạch Ngọn Cát	Rạch Chung Xây	10,0	VI	7,0	-1,0
410	Kênh Tân Thành	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,4	VI	8,0	-1,5
411	Kênh Liên Xã	Rạch Chung Xây	Kênh Bốn Tổng	3,9	VI	6,0	-1,3
412	Rạch Sáu Miên	Rạch Chắc Cà Dao	Rạch Long Xuyên	3,9	VI	8,0	-1,3
413	Rạch Chùa, Vĩnh Thành	Rạch Chắc Cà Dao	Rạch Long Xuyên	6,2	VI	7,0	-2,5
414	Kênh Trường Tiền	Rạch Ngọn Cái	Rạch Long Xuyên	8,1	VI	8,0	-3,0
415	Kênh Ranh (Long Xuyên-C.Thành)	Rạch Long Xuyên	Kênh ranh 3 xã	3,1	VI	8,0	-2,0
416	Rạch Ông Ngon	Rạch Chắc Cà Dao	Kênh ranh 3 xã	1,2	VI	7,0	-1,5
417	Kênh Ông Hàm	Rạch Chắc Cà Dao	Kênh ranh 3 xã	1,2	VI	7,0	-1,3
418	Kênh Cầu Gỗ	Rạch Chắc Cà Dao	Kênh ranh 3 xã	1,8	VI	5,0	-2,0
419	Kênh TT7	Kênh Năm Vệ	Kênh Bốn Tổng	6,2	VI	6,0	-1,5
420	Kênh TT5	Rạch Ngọn Cát	Kênh Bốn Tổng	4,8	VI	4,0	-1,5
421	Kênh Hộ 90	Kênh Bốn Tổng	Mương Trâu	4,6	VI	6,0	-1,5
423	Rạch Mương Trâu	Sông Hậu	Ngọn Cái	4,6	VI	7,0	-2,0
424	Rạch Vàm Nha	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Bốn Tổng	3,2	VI	5,0	-2,0
425	Kênh Trạm Bơm	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Bốn Tổng	3,8	VI	5,0	-2,0
426	Kênh Phú Hòa 2	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Bốn Tổng	3,5	VI	5,0	-2,0
427	Kênh Ông Quýt	Xếp Năng Gù	Kênh Hang Tra	3,8	VI	12,0	-2,5

428	Kênh Khai Long	Cồn Bình Thạnh	Cồn Bình Thạnh	3,3	VI	7,0	-2,0
<b>H</b>	<b>H. Thoại Sơn</b>			<b>279,8</b>			
216B	Kênh Tân Vọng	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh Ba Thê	3,8	VI	7,0	-2,0
277	K.Tân Tuyển-Vọng Đông 2-Mỹ Giang	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	17,1	VI	10,0	-2,0
278	Kênh Phú Tuyển 2	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh Vành Đai	5,1	VI	7,0	-2,0
279	K.Trường Tiền- Kênh Phú Tuyển 1	Kênh Ba Dầu	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	13,4	VI	7,0	-2,0
280	Kênh Ba Dầu-Kênh Vĩnh Tây	Kênh Tân Huệ	Kênh Ba Thê	16,1	VI	8,0	-2,5
281	Kênh Mỹ Phú Đông	Kênh Ba Thê	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	15,5	VI	9,0	-2,5
282	Kênh Định Mỹ 2	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Núi Đá	11,4	VI	6,0	-2,5
283	Kênh Thoại Giang 1	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	5,9	VI	10,0	-2,5
284	Kênh Thoại Giang 2	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	Kênh Ba Thê cũ	6,6	VI	10,0	-2,5
285	Kênh Ba Thê cũ	Kênh H	Kênh Vành Đai Ba Thê	23,7	VI	16,0	-2,5
286	Kênh Vọng Thê	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh Vành Đai Ba Thê	8,3	VI	15,0	-2,5
289	K.Thốt Nốt-K.Trục Định Thành	Kênh Tân Huệ	Kênh Tròn	16,0	VI	9,0	-2,5
290	Kênh Trường Tiền cũ	Kênh Ba Dầu	Kênh Phú Mỹ Đông	4,7	VI	8,0	-2,5
291	Kênh Công Điền	Kênh Ba Thước	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	5,1	VI	9,0	-2,0
292	Kênh Ba Thước	Kênh Trường Tiền	Kênh Định Mỹ 2	3,6	VI	16,0	-2,0
293	Kênh Nộp Lê	Kênh Núi Chóc	Kênh Mỹ Giang	4,9	VI	7,0	-2,5
319	K.Ranh Thoại Sơn-L.Xuyên-C.Thơ	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh H	25,6	VI	15,0	-2,5
320	Kênh Xã Đội	Kênh Mặc Cần Dện lớn	Kênh Tròn	7,7	VI	10,0	-2,5
321	Kênh Thanh Niên	Kênh Mặc Cần Dện lớn	Kênh Tròn	4,5	VI	9,0	-2,5
323	Kênh Muồng Cai	Kênh Mặc Cần Dện lớn	Kênh Đòn Dong	5,3	VI	8,0	-2,0
324	Kênh Nông Dân	Kênh Mặc Cần Dện lớn	Kênh Tròn	3,4	VI	8,0	-2,5
325	Kênh Mặc Cần Dện lớn	Kênh Ranh	Kênh Đòn Dong	9,4	VI	13,0	-2,5
326	Kênh Bờ Ao	Kênh Ranh	Kênh Ranh	9,2	VI	20,0	-3,0
327	Nhánh Kênh Bờ Ao	Tây Hòa A	Kênh Tròn	2,0	V	18,8	-3,0
328	Kênh T7	Kênh Tròn	Kênh Ranh	3,9	VI	11,0	-2,5
329	Kênh Hòa Tây B-Vĩnh Thắng	Kênh ranh Cần Thơ-Thoại Sơn	Kênh H	10,9	VI	10,0	-2,5
330	Kênh Đào	Kênh Bờ Ao	Kênh ranh Cần Thơ-Thoại Sơn	6,8	VI	9,0	-2,5
331	Kênh T5	Kênh Tròn	Cuối	4,5	VI	9,0	-2,5
332	Kênh T3	Kênh Tròn	Kênh ngang K.Phú Tây-Kênh T3	2,5	VI	9,0	-2,5
333	Kênh ngang K.Phú Tây-Kênh T3	Kênh Đào	Cuối	2,6	VI	10,0	-2,0
334	Kênh Bô	Kênh Ba Dầu	Kênh Trường Tiền	1,6	VI	10,0	
335	K.Mỹ Phú Đông-Định Mỹ 2	Mỹ Phú Đông	Định Mỹ 2	3,9	VI	12,0	-2,5

336	K.Rạch Giá Long Xuyên-Đ.Mỹ 2	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Định Mỹ 2	4,6	VI	15,0	-2,5
337	Kênh vòng Đại Ba Thê	Kênh Ba Thê mới	Kênh Ranh Kiên Giang	3,3	VI	12,0	-2,5
338	Kênh vòng Đại Ba Thê-K.Núi Chóc	Kênh vòng Đại Ba Thê	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	2,3	VI	12,0	-2,5
391	Kênh Ngang 1-Kênh 1	Kênh Tân Huệ	K.Mỹ Phú Đông	4,8	VI	6,0	-2,0
<b>K</b>	<b>TP. Châu Đốc</b>			<b>29,2</b>			
89	Kênh Huỳnh Văn Thu	Kênh 7	Kênh Cầu Bồn	4,3	VI	9,0	-1,5
95	Kênh Số 7-Cổng Đồn	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Đào	9,0	VI	8,0	-2,0
96	Kênh cầu Ba Nhíp	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Đào	7,9	VI	7,0	-1,5
97	Kênh Số 10	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Đào	8,0	VI	9,0	-1,5
<b>L</b>	<b>H. Châu Phú</b>			<b>143,1</b>			
94	Kênh Số 4	Kênh Đào	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	24,0	VI	6-8	-1,5
95	Kênh Số 7	Kênh Đào	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	24,2	VI	8,0	-2,0
97	Kênh Số 10	Kênh Đào	Kênh Vĩnh Bình 2	23,3	VI	9,0	-1,5
123	Kênh 3	Kênh Đào	Kênh Xáng Vịnh Tre	10,0	VI	6-8	-2,0
125	Hào Đê Nhỏ-Kênh 2-K.Hào Sương	Kênh Cẩn Thảo	Kênh ranh Châu Phú-Châu Thành	20,0	VI	7,0	-1,0
126	Kênh Hào Đê Lớn	Kênh Đào	Kênh 7	11,4	VI	6-8	-1,5
131	Kênh 13	Kênh ranh Tịnh Biên-Châu Phú	Kênh Vĩnh Bình 2	19,4	VI	7,0	-1,5
137	Kênh Cóc	Kênh Xáng Vịnh Tre	Kênh Mặc Cẩn Dung	9,8	VI	6-8	-2,5
430	Kênh Đình	Sông Hậu	UB Bình Thủy	1,2	VI	6-8	-1,,0
<b>M</b>	<b>TX. Tân Châu</b>			<b>28,1</b>			
12	Kênh 7 Xã	Kênh Nhánh Đông	Kênh Vĩnh Hậu	7,8	V	20,0	-3,0
14	Kênh Nhánh Đông	Sông Tiền	Kênh 7 Xã	3,6	V	15,0	-3,0
-	Kênh Vĩnh An	Kênh Thần Nông	Sông Hậu	10,6	VI	7,0	-1,5
27	Kênh Thần Nông	Sông Tân Châu	Kênh 26/3	6,1	VI	7,0	-2,0
<b>IV</b>	<b>Kênh chuyên dùng</b>			<b>2,9</b>			
	Kênh Sóc Triết (Kênh Huệ Đức)			2,9	VI	12,0	-2,5

**Phụ lục 12: Quy hoạch hệ thống đường thủy do Trung ương quản lý trên địa bàn tỉnh An Giang**

<b>Mã hiệu</b>	<b>Tên sông kênh</b>	<b>Điểm đầu</b>	<b>Điểm cuối</b>	<b>Chiều dài (km)</b>	<b>Cấp kỹ thuật</b>	<b>C. rộng đáy (m)</b>	<b>Chiều sâu (m)</b>	<b>Kinh phí (Triệu đồng)</b>
<b>I</b>	<b>Trung ương quản lý</b>			<b>384,6</b>				<b>0</b>
1	Sông Tiền	Biên giới Campuchia	Ranh tỉnh Đồng Tháp					
	- Đoạn 1	Biên giới Campuchia	TT. Tân Châu	17,5	ĐB	1.000,0	-38,0	
	- Đoạn 2	Quản Bền-Chợ Mới	Ranh tỉnh Đồng Tháp	23,3	ĐB	1.000,0	-38,0	
1A	Nhánh cù lao Tây, Ma-Sông Tiền	TT. Chợ Vàm	Sông Vàm Nao	17,9	ĐB			
1A	Nhánh cù lao Tây-Sông Tiền	Sông Vàm Nao	Quản Bền-Chợ Mới	9,1	ĐB			
4	Sông Hậu	Kênh Tân Châu	Kênh.Rạch Sỏi-Hậu Giang, ranh Tp.C.Thor	71,2	ĐB	900,0	-23,0	
4B	Nhánh cù lao Ông Hồ-Sông Hậu	TT. An Châu	Xã Mỹ Hòa Hưng	10,8	ĐB	80-120	-9,0	
429	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa-S.Hậu	Bình Mỹ-Châu Phú	Bình Thạnh-Châu Thành	16,0	III	80-120	-9,0	
9A	Sông Châu Đốc	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	1,5	III	280,0	-11,0	
10	Sông Vàm Nao	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	6,5	ĐB	520,0	-18,0	
11	Kênh Tân Châu	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	12,1	I	80,0	-5,0	
85A	Kênh Vĩnh Tế	Ngã ba sông Châu Đốc	Bến đá Núi Sam	8,5	III	50,0	-3,0	
139	Kênh Tri Tôn -Hậu Giang	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang					
	- Đoạn 1	Sông Hậu	Kênh Tám Ngàn	13,7	III	11,0	-2,1	
	- Đoạn 2	Kênh Tám Ngàn	Ranh Kiên Giang	26,3	IV	11,0	-2,1	
141	Kênh Ba Thê	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang	26,0	IV	13,0	-2,1	
215	Kênh Tám Ngàn	Ngã ba kênh Mạc Cần Dung	Ranh Kiên Giang	40,0	III	18,0	-3,0	
287	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang	40,0	III	30,0	-2,5	
368A	Kênh Mạc Cần Dung	Ngã ba kênh Ba Thê	Ngã ba kênh Tám Ngàn	12,5	IV	15-20	-2,5	
431	Rạch Ông Chưởng	Nhánh cù lao Tây, Ma-Sông Tiền	Nhánh cù lao Ông Hồ-Sông Hậu	21,8	III	50,0	-13,0	
462B	Kênh Lập Vò-Sa Đéc	Rạch Cái Tàu Thượng	Sông Hậu	4,8	III	50,0	-2,8	
342	Kênh Rạch Sỏi-Hậu Giang	Sông Hậu	Ranh Tp. Cần Thơ	5,1	III	30,0	-3,0	

**Phụ lục 13: Quy hoạch hệ thống đường thủy do Tỉnh quản lý trên địa bàn tỉnh An Giang**

Mã hiệu	Tên sông kênh	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	C. rộng đáy (m)	Chiều sâu (m)	Kinh phí (Triệu đồng)
<b>II</b>	<b>Tỉnh quản lý</b>			<b>512,3</b>				<b>51.927</b>
4a	Sông Hậu	Biên giới Campuchia	Kênh Tân Châu	31,0	I	500,0	-5,0	
8	Sông Bình Di	Ngã ba sông Hậu, biên giới Campuchia	Sông Châu Đốc	11,4	II	180,0	-10,0	
9B	Sông Châu Đốc	Sông Bình Di, biên giới Campuchia	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	26,3	III	300,0	-11,0	
1C	Sông Cái Vừng	P.Long Thạnh	TT.Chợ Vàm	21,2	III	345,0	-13,0	
1D	Nhánh cù lao Giêng-Sông Tiền	Ngã ba sông Tiền	Hội An-Chợ Mới	15,2	II	80-120	-9,0	
85B	Kênh Vĩnh Tế	Bến đá Núi Sam	Ranh TX.Hà Tiên	37,5	IV	30-40	-3,0	
90	Kênh Đào	Cầu Kênh Đào-Sông Hậu	Kênh Trà Sư	17,0	VI	10,0	-1,3	8.500
100	Kênh Trà Sư	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Mạc Cần Dung	25,7	V	15-20	-2,3	
138	Kênh Cần Thảo	Khánh Hòa-Châu Phú	Tân Lợi-Tịnh Biên	20,5	VI	10,0	-2,5	
140	Kênh10 Châu Phú	Cầu Chữ S-Sông Hậu	Tân Tuyên-ranh Kiên Giang	38,9	V	14,0	-2,8	
142	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	Sông Hậu	Ranh Kiên Giang	39,0	VI	13,0	-2,0	
193	Kênh T5	Kênh Tri Tôn	Kênh Ninh Phước II	11,0	V	20,0	-3,0	
288	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh Vĩnh Tế	Phà An Hòa cũ	3,0	III	30,0	-2,5	
317	Kênh Bốn Tổng	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa-S.Hậu	Kênh ranh Cần Thơ	25,0	VI	7-10	-2,0	
368	Kênh Mạc Cần Dung	Kênh Vĩnh Tế	Cầu số 5	21,5	V	15-20	-2,5	
365	Kênh Chắc Cà Dao	Ngã ba cầu Nguyễn Trung Trực	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	13,2	VI	10,0	-2,0	
218	K.Sóc Triết-K.Tĩnh Đội-K.Ba Thê	Cần Đăng (Kênh Mạc Cần Dung)	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	28,3	V	12,0	-2,5	
98	Kênh ranh T.Biên-C.Phú-C.Đốc	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa-S.Hậu	Kênh Mạc Cần Dung mới	27,5	VI	10,0	-1,3	6.875
369	Kênh ranh Châu Thành-C.Phú	Sông Hậu	Kênh Tri Tôn	16,1	VI	10,0	-1,3	1.610
194	Kênh Ninh Phước II	Kênh Tri Tôn	Kênh Ba Thê	35,3	VI	10,0	-1,3	14.108
276	Kênh ranh An Giang-K.Giang	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	25,5	VI	10,0	-1,3	2.548
256	Kênh Tân Huệ	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Ranh Thoại Sơn-Tri Tôn	22,3	VI	10,0	-1,3	18.286

**Phụ lục 14: Quy Hoạch hệ thống đường thủy do Huyện quản lý trên địa bàn tỉnh An Giang**

<b>Mã hiệu</b>	<b>Tên sông kênh</b>	<b>Điểm đầu</b>	<b>Điểm cuối</b>	<b>Chiều dài (km)</b>	<b>Cấp kỹ thuật</b>	<b>C. rộng đáy (m)</b>	<b>Chiều sâu (m)</b>	<b>Kinh phí (Triệu đồng)</b>
<b>III</b>	<b>Huyện quản lý</b>			<b>1.398,5</b>				<b>218.571</b>
<b>A</b>	<b>TP. Long Xuyên</b>			<b>99,0</b>				<b>8.390</b>
318A	Rạch Cái Sao	Sông Hậu	Kênh ranh Thoại Sơn	7,5	IV	25,0	-3,0	
326	Kênh Bờ Ao	Kênh Ranh	Ranh Cần Thơ	2,3	V	18,0	-3,0	
341	Mương Thom	Rạch Cái Sắn	Kênh Bờ Ao	5,3	VI	8,0	-1,7	
343	Rạch Cái Dung	Sông Hậu	Kênh Bờ Ao	5,9	VI	8,0	-1,7	
345	Cái Sao-Mương Thom	Cái Sao	Mương Thom	1,0	VI	8,0	-1,7	
346	Cái Sao- Kênh Bờ Ao	Cái Sao	Kênh Bờ Ao	4,9	VI	7,0	-1,3	1.019
347	Kênh Trung Hưng	Rạch Gòi Lớn	Cái Sao	4,3	VI	10,0	-1,5	2.580
348	Trung Hưng-Bờ Ao	Sông Hậu	Kênh Bờ Ao	3,0	VI	12,0	-1,7	
350A	Rạch Gòi Lớn	Rạch Long Xuyên	Kênh Xà Lượm	4,0	VI	10,0	-1,5	
350B	Kênh Xà Lượm	Sông Hậu	Kênh Ranh	3,0	VI	10,0	-1,5	
351	Rạch Tầm Bót	Rạch Long Xuyên	Mương Khai	3,9	VI	10,0	-1,5	
352	Mương Khai-Lung Bằng Tăng	ĐT.943	Rạch Cái Sao	8,2	VI	9,0	-2,0	
353	Kênh Trạm Bom-Kênh Nôi	Rạch Long Xuyên	Cái Sao	7,7	VI	7,0	-1,3	1.607
354	Rạch Long Xuyên-Kênh Ranh	Mương Khai	Kênh Ranh	5,0	VI	10,0	-1,5	
355	Rạch Thom Róm	Mương Khai	Kênh Ranh	2,9	VI	8,0	-1,7	
356	Kênh 10	Mương Khai-Lung Bằng Tăng	Rạch Long Xuyên- Kênh Ranh	2,7	VI	8,0	-1,7	
357	Mương Khai-Kênh Ranh	Sông Hậu	Kênh Ranh	3,1	VI	8,0	-1,7	
358	Rạch Trà Ôn	Kênh Bồn Sầm	Rạch Bồn Sầm	4,6	VI	12,0	-1,3	
359	Rạch Ngã Bát	Sông Hậu	Kênh Ba Xã	1,6	VI	8,0	-1,7	
360	Rạch Càn Xây	Rạch Càn Xây	Kênh Ba Xã	4,6	VI	10,0	-2,0	3.185
361	Rạch Mương Trâu	Rạch Sếp Bà Lý	Rạch Bồn Sầm	2,5	VI	8,0	-1,7	
362	Rạch Bồn Sầm	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh Ba Xã	3,1	VI	12,0	-2,0	
139	Rạch Cái Chiên	Rạch Trà Môn	Đuôi cò Mỹ Hòa Hưng	1,6	VI	10,0	-2,0	
371	Rạch Rích	Đầu Cò Mỹ Hòa Hưng	Nhánh sông Hậu	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
372	Rạch Trà Môn-Rạch Mương Sung	Sông Hậu	Nhánh sông Hậu	6,8	VI	14,0	-1,3	
373	Kênh Lộ			Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
<b>B</b>	<b>H. Chợ Mới</b>			<b>190,3</b>				<b>17.979</b>

432	Kênh Cà Mau	Sông Vàm Nao	Rạch Ông Chưởng	15,0	VI	9,0	-3,0	
435	Kênh Ranh	Sông Ông Chưởng	Kênh Chà Và	10,7	VI	8,0	-1,5	
437	Kênh Trà Thôn	Sông Tiền	Rạch Ông Chưởng	4,2	VI	8,0	-1,3	1.008
438A	Kênh Quán Bền	Sông Tiền	Kênh Long Điền A-B	2,4	VI	8,0	-1,3	576
439	Kênh Chấn Cà Na	Sông Vàm Nao	Rạch Ông Chưởng	3,6	VI	8,0	-1,3	846
441	Mương 77	Kênh Chà Và	Mương Chùa	6,4	VI	8,0	-1,3	1.536
442	Kênh Long An-Rạch Mương Sung	Kênh Chà Và	Rạch Cái Tàu Thượng	12,0	VI	8,0	-1,5	
443	Mương Tịnh	Rạch Long An	Rạch Ông Chưởng	3,2	VI	8,0	-1,3	768
445	Long Hòa 1	Rạch Ông Chưởng	Kênh Long An	4,5	VI	8,0	-1,3	1.068
447	Kênh Chà Và-Cột Dây Thép	Sông Tiền	Rạch Ông Chưởng	3,3	VI	8,0	-1,3	792
448	Kênh Thầy Cai-Kênh Chân Đùn	Nhánh Sông Tiền	Sông Hậu	8,5	VI	8,0	-1,3	2.028
449	Kênh Cự Hội	Nhánh Sông Tiền	Rạch Mương Sung	4,1	VI	9,0	-1,3	
450	Kênh An Bình-An Khương	Rạch Long An	Kênh Điện Biên	2,4	VI	9,0	-1,3	
454	Rạch Chanh-Cái Nai	Sông Hậu	Rạch Cái Tàu Thượng	8,0	VI	7,0	-1,3	
456	Kênh Trùm Hóa	Sông Hậu	Rạch Cái Đôi	6,7	VI	8,0	-1,3	1.596
458	Rạch Thông Lưu	Rạch Cái Đôi	Kênh Lấp Vò-Sa Đéc	3,3	VI	7,0	-1,3	
459	Rạch Trường Tiền	Rạch Cái Nai	Rạch Thông Lưu	5,5	VI	8,0	-1,5	
460	Rạch Cái Tây	Kênh Trường Tiền	Rạch Cái Tàu Thượng	4,0	VI	9,0	-1,3	
462A	Rạch Cái Tàu Thượng	Sông Tiền	Kênh Lấp Vò-Sa Đéc	6,9	VI	11,0	-2,0	
463	Rạch La Kết	Kênh Cự Hội	Rạch Cái Tàu Thượng	4,0	VI	9,0	-1,3	1.080
466	Rạch Cái Hồ	Tân Long	Sông Tiền	1,7	VI	8,0	-1,3	408
467	Kênh Mới	Sông Tiền, phà Tân Long	Sông Tiền, đui còn X.Bình P.Xuân	10,5	VI	12,0	-2,0	
468	Kênh Lê Phước Cương	Sông Tiền, gần UB xã Tân Mỹ	Sông Tiền, gần UB xã Mỹ Hiệp	6,8	VI	10,0	-1,3	2.040
473	Kênh Mương Chùa	Kênh Mới	Sông Tiền	2,7	VI	8,0	-2,0	
475	Kênh Bà Quay	Kênh Mới	Sông Tiền	1,7	VI	9,0	-2,0	
477	Kênh Ngang	Sông Tiền	Nhánh Sông Tiền	3,1	VI	8,0	-2,0	
478A	Kênh Đồng Tân	Sông Hậu	Kênh Cà Mau	2,5	VI	8,0	-2,0	
478B	Kênh Cầu Cống	Kênh Cà Na	Kênh Cà Mau	3,0	VI	7,0	-2,0	
480	Mương Xà Niếu	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,6	VI	9,0	-2,0	
481	Mương lớn	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,5	VI	7,0	-2,0	
484	Rạch Chà Và	Kênh Cà Mau	Sông Hậu	5,0	VI	8,0	-2,0	
486A	Kênh Đồng Xút	Kênh Cà Mau	Sông Hậu	8,5	VI	8,0	-1,5	
486B	Kênh Cái Xoài	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,0	VI	7,0	-1,3	630
488	Rạch Cái Gút	Rạch Chà Và	Kênh Đồng Xút	3,8	VI	7,0	-1,3	798

492	Kênh ấp Sứ	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,1	VI	7,0	-1,3	651
494	Rạch Chùa	Rạch Ông Chưởng	Kênh Cà Mau	3,3	VI	8,0	-1,3	792
497	Rạch Sơn Đốt-Sóc Chết	Sông Hậu	Rạch Ông Chưởng	6,5	VI	8,0	-1,3	1.344
<b>C</b>	<b>H. Phú Tân</b>			<b>140,7</b>				<b>31.592</b>
27	Kênh Thân Nông	Kênh Km2 (Ranh Tân Châu)	Rạch Cái Tắc	20,0	VI	10,0	-2,0	12.000
47	Kênh Sườn 3	Kênh Km2	Kênh Km 26	13,6	VI	10,0	-1,5	8.130
48	Kênh 5-Phú Lạc	Rạch Cái Vừng	Sông Hậu	11,6	VI	8,0	-1,0	
51	Mương Ranh Làng	Kênh Phú Lạc	Kênh Hòa Bình	5,4	VI	8,0	-1,5	
56	Kênh 16-Hòa Bình	Rạch Cái Vừng	Sông Hậu	10,3	VI	8,0	-1,3	2.472
60	Kênh 26-Phú Bình	Sông Tiền	Sông Hậu	16,3	VI	8,0	-1,5	
62	Kênh Bảy Bích	Kênh Hòa Bình	Rạch Mương Khai	9,0	VI	10,0	-1,5	6.750
63	Kênh Phú Hiệp-Mương Khai	Sông Tiền	Kênh Bình Tây 2	12,9	VI	8,0	-1,5	
69	Kênh Bình Tây 2	Sông Hậu	Sông Hậu	3,3	VI	8,0	-1,5	
70	Rạch Cái Đầm	Rạch Mương Khai	Rạch Cái Tắc	9,4	V	30,0	-2,0	
71	Kênh Phú Xuân	Kênh Thân Nông	Rạch Mương Khai	3,0	VI	8,0	-2,0	
72	Kênh Phú Hưng-Hiệp Xương	Rạch Cái Đầm	Rạch Cái Tắc	3,2	VI	10,0	-1,3	2.240
74	Rạch Cái Tắc	Sông Tiền-Phú Mỹ	Sông Hậu-Cầu Cái Đầm	10,9	VI	8,0	-2,0	
75	K.Sườn Phú An-Phú Thọ-Phú Hưng	Kênh Km 26	Vàm Nao	12,0	VI	8,0	-2,0	
<b>D</b>	<b>H. An Phú</b>			<b>54,2</b>				<b>4.530</b>
5	Nhánh Sông Hậu (Vĩnh Trường)	TT.An Phú	Đa Phước	9,3	VI	25,0	-3,0	
6	Nhánh Sông Hậu (xếp Cổ Túc)	Kênh Vĩnh Hậu	Nhánh Sông Hậu (Vĩnh Trường)	1,7	VI	25,0	-3,0	
12	Kênh 7 Xã	Kênh Vĩnh Hậu	Kênh Xáng	5,2	V	20,0	-3,0	
13	Kênh Nhánh Tây	Sông Hậu	Kênh 7 Xã	6,3	VI	10,0	-1,5	
15	Kênh Vĩnh Lộc	Kênh 7 Xã	Sông Hậu	5,8	VI	7,0	-1,5	
18	Kênh Xóm Chùa	Ranh Campuchia-An Giang	Kênh 7 Trúc	4,0	VI	7,0	-1,5	
19	Kênh Bảy Trúc	Kênh 7 Xã	Kênh Xóm Chùa	1,7	VI	7,0	-1,5	
20	Kênh Cỏ Lao	Kênh 7 Xã	Sông Hậu	5,7	VI	7,0	-1,5	
21	Kênh Vĩnh Lợi	Kênh 5 Xã	Sông Hậu	7,3	VI	10,0	-1,3	3.796
22	Kênh Vĩnh Hậu	Kênh 5 Xã	Sông Hậu	5,6	VI	7,0	-1,5	
29	Kênh Mới	Sông Hậu	Sông Châu Đốc	1,6	VI	15,0	-1,0	734
<b>E</b>	<b>H. Tri Tôn</b>			<b>162,8</b>				<b>11.622</b>
101C	Kênh Số 11	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Tinh Đội	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
138B	Kênh 15	Kênh Tinh Biên-Tri Tôn	Kênh Sườn N	14,0	VI	10,0	-1,2	5.040
190	Kênh Xã Vồng	Kênh Vĩnh Tế	Trạm bơm Ba Chúc	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				



191	Kênh T6	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Mới	9,2	V	10,0	-2,5	
203	Kênh T6	Kênh Mới	Kênh Ninh Phước II	7,9	V	10,0	-2,5	
192	Kênh Mới	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Ninh Phước 1	20,9	VI	10,0	-1,5	
198	Kênh T4	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Ninh Phước II	5,0	VI	20,0	-3,0	
199	Kênh T4 cũ	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Ninh Phước II	5,9	VI	7,0	-2,0	
200	Kênh Vĩnh Thành 3	Kênh Ninh Phước 2	Kênh Tám Ngàn	13,3	VI	7,0	-2,0	
202	Kênh Vĩnh Thành 2	Kênh T4 cũ	Kênh T6	9,1	V	7,0	-2,0	
216A	Kênh Ninh Phước I-Kênh Chữ U	Kênh Tám Ngàn	Kênh Tri Tôn	16,8	VI	8,0	-1,3	4.032
217	Kênh An Tức	Kênh Tám Ngàn	Ranh Kiên Giang	11,4	VI	7,0	-1,5	2.550
236	Kênh Phú Lâm	Kênh Chữ U	Kênh Ninh Phước 2	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
257	Kênh 16	Kênh Tám Ngàn	Kênh Xoài So	3,4	VI	10,0	-1,5	
261	Kênh Xoài So	Kênh cầu 15	Kênh 13	3,3	VI	8,0	-1,5	
277	K.Tân Tuyên-Vọng Đông 2-Mỹ Giang	Kênh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh Bao Tràm	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
278	Kênh Phú Tuyên 2	Kênh 10 Châu Phú	Kênh Tri Tôn-Thoại Sơn	4,1	VI	7,0	-2,0	
189	Kênh 24	Kênh Vĩnh Tế	Trạm bơm Lê Trì	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
279	K.Trường Tiền-K.Phú Tuyên 1	Kênh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh 10 Châu Phú	4,0	VI	7,0	-2,0	
339	Kênh Bao Tràm	Kênh Ninh Phước 2	Kênh Tám Ngàn	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
<b>F</b>	<b>H. Tịnh Biên</b>			<b>100,0</b>				<b>3.071</b>
101A	Kênh Nhơn Thới	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Tri Tôn	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
101B	Kênh Xáng Cụt	Kênh Tri Tôn	Kênh Mặc Cần Dung	7,5	V	10-12	-2,5	
138B	Kênh 15	Nối Kênh Cần Thảo	Ranh Tịnh Biên-Tri Tôn	8,5	VI	10,0	-1,2	3.071
155	Kênh Voi 1	Kênh Trà Sư	Kênh Cần Thảo	0,4	V	10-12	-2,5	
157	Kênh T9	Kênh Trà Sư	Kênh Nhơn Thới	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
158	Kênh T11	Kênh Trà Sư	Kênh Nhơn Thới	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
161	Kênh Mỹ Á	Kênh Trà Sư	Mỹ Á	1,8	VI	8,0	-1,5	
162	Kênh Xã Tiết	Kênh Trà Sư	Gần xã đội Tân Lợi	1,4	VI	8,0	-1,5	
163	Kênh Láng Cháy	Kênh Trà Sư	Gần xã đội Tân Lợi	2,7	VI	8,0	-1,5	
164	Kênh Văn Lanh	Kênh Trà Sư	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
165	Kênh Xà Nu	Kênh Trà Sư	An Hào	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
166	Kênh 12	Kênh Ranh Tịnh Biên-C.Phú	Kênh Mặc Cần Dung	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
168	Kênh An Lạc	Kênh Trà Sư	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
169	Kênh Đường Thét	Kênh Xáng Vĩnh Tre	Kênh Mặc Cần Dung	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
171	Kênh Đường Trâu	Kênh Trà Sư	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
172	Kênh Tà Móc	Kênh Trà Sư	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				

173	Kênh 30/4	Kênh Trà Sư	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
174	Kênh Cấp Nước	Kênh Trà Sư	Trạm bơm Hòa Hưng	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
175	Kênh Phước Điền	Kênh Trà Sư	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
176	Kênh Văn Râu	Kênh Trà Sư	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
178	Kênh Cò Ke	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
180	Kênh Cây Dương	Kênh Vĩnh Tế	Ranh Campuchia	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
181	Kênh Nam Di	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
183	Kênh 5 Xã	Kênh An Nông	An Nông	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
184	Kênh 20	Kênh Vĩnh Tế	Kênh 5 Xã	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
185	Kênh 21	Kênh Vĩnh Tế	Kênh 5 Xã	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
186	Kênh 3/2	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	4,9	VI	10,0	-2,0	
187	Kênh 23	Kênh Vĩnh Tế	Cuối	5,0	VI	8,0	-2,0	
<b>G</b>	<b>H. Châu Thành</b>			<b>286,3</b>				<b>72.960</b>
307A	Kênh Mặt Đông-K.Nông Trường	Kênh An Cương	Kênh Tân Huệ	4,7	VI	8,0	-3,0	
363	Rạch Xếp Bà Lý	Sông Hậu	Kênh Ba Xã	4,2	VI	10,0	-2,0	3.360
364	Kênh Ba Xã	Sông Hậu	Ranh xã Mỹ Khánh	9,0	VI	10,0	-2,0	
366	Rạch Ngọn Cái	Kênh Ba Xã	Kênh Bốn Tổng	9,0	VI	12,0	-2,5	
370	Kênh Vĩnh Bình 2	Kênh Núi Chóc	Kênh Vàm Xáng Cây Dương	7,7	VI	7,0	-2,5	
374	Kênh Hang Tra	Kênh Núi Chóc	Kênh Mặc Cần Dung	7,5	VI	80	-2,0	
376	Kênh Ranh Vĩnh Hanh-Cần Đăng	Kênh Núi Chóc	Kênh Mặc Cần Dung	2,9	VI	8,0	-2,0	
377	Kênh Đòn Dong	Kênh Bốn Tổng	Kênh Ba Thê	11,1	VI	10,0	-1,5	9.990
379	Kênh Ranh Vĩnh Hanh	Kênh Mặc Cần Dung	Rạch Trà Kiết	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
380	Rạch Trà Kiết	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Núi Chóc-Năng Gò	8,8	V	15,0	-2,5	
381	Mương ranh Vĩnh Bình-Vĩnh Hanh	Kênh Ranh C.Thành-C.Phú	Kênh Làng	9,1	VI	10,0	-1,5	6.825
382	Kênh Vĩnh Quới-Trai mới	Kênh 10	Kênh Núi Chóc-Năng Gò	12,2	VI	7,0	-2,5	
383	Kênh An Cương-K.Vĩnh Bình 1	Kênh Nông Trường	Kênh Núi Chóc-Năng Gò	12,4	VI	9,0	-3,0	
384	Kênh Làng	Kênh Nông Trường	Kênh Bốn Tổng	20,5	VI	10,0	-3,0	
385	Kênh Tân Phú	Kênh Nông Trường	Kênh Núi Chóc	11,3	V	12,0	-3,0	
386	Kênh Số 10	Kênh An Cương	Kênh Làng	2,8	VI	10,0	-1,0	1.680
387	Kênh Số 9	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Tân Huệ	7,1	VI	10,0	-1,5	5.325
388	Kênh 8	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh An Cương	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
389	Kênh 7	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh An Cương	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
390	Kênh 6	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh An Cương	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
391	Kênh Ngang 1	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,1	VI	10,0	-3,0	1.550

392	Kênh Ngang 2	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,1	VI	10,0	-3,0	3.720
393	Kênh Ngang 3	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,3	VI	10,0	-3,0	3.960
394	K.Cầu Số 4-K.Ranh Nông Trường	Kênh Đòn Dong	Kênh Tân Huệ	7,3	VI	10,0	-3,0	10.950
395	Kênh Tân Lợi 2	Kênh Làng	Kênh Tân Huệ	3,7	VI	9,0	-1,5	
396	Kênh Tân Lợi 1	Kênh Núi Chóc	Kênh Tân Huệ	4,3	VI	9,0	-1,5	
397	Kênh Ông Huỳnh	Kênh Số 4	Rạch Chung Xây	10,4	VI	7,0	-1,3	
398	Rạch Chung Xây	Kênh Trà Kiết	Kênh Tân Huệ	9,8	VI	7,0	-3,0	
399	Kênh Ngã Bát	Kênh Đông 2	Rạch Chung Xây	3,8	VI	10,0	-1,0	1.520
400	Mương Đình	Kênh Trà Kiết	Ông Huỳnh	6,4	VI	8,0	-2,0	
401	Kênh Hội Đồng	Kênh Trà Kiết	Kênh Làng	3,9	VI	10,0	-2,0	3.900
402	Kênh Đông 1	Kênh Làng	Kênh Ngang Huệ Đức	4,1	VI	12,0	-3,0	
403	Kênh Đông 2	Kênh Làng	Kênh Ngang Huệ Đức	4,4	V	12,0	-3,0	
404	Kênh T3	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,6	VI	8,0	-1,5	
405	Kênh T2	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,2	VI	10,0	-2,0	3.200
406	Kênh Tô	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
407	Kênh Vĩnh Lợi	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
408	Kênh Vàm Ri	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
409	Kênh Năm Vệ	Rạch Ngọn Cát	Rạch Chung Xây	10,0	VI	7,0	-1,0	
410	Kênh Tân Thành	Kênh Bốn Tổng	Rạch Chung Xây	3,4	VI	8,0	-1,5	
411	Kênh Liên Xã	Rạch Chung Xây	Kênh Bốn Tổng	3,9	VI	10,0	-1,3	
412	Rạch Sáu Miên	Rạch Chắc Cà Dao	Rạch Long Xuyên	3,9	VI	8,0	-1,3	
413	Rạch Chùa, Vĩnh Thành	Rạch Chắc Cà Dao	Rạch Long Xuyên	6,2	VI	7,0	-2,5	
414	Kênh Trường Tiền	Rạch Ngọn Cái	Rạch Long Xuyên	8,1	VI	8,0	-3,0	
415	Kênh Ranh (Long Xuyên-C.Thành)	Rạch Long Xuyên	Kênh ranh 3 xã	3,1	VI	8,0	-2,0	
416	Rạch Ông Nguon	Rạch Chắc Cà Dao	Kênh ranh 3 xã	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
417	Kênh Ông Hàm	Rạch Chắc Cà Dao	Kênh ranh 3 xã	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
418	Kênh Cầu Gổ	Rạch Chắc Cà Dao	Kênh ranh 3 xã	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
419	Kênh TT7	Kênh Năm Vệ	Kênh Bốn Tổng	6,2	VI	10,0	-1,5	3.720
420	Kênh TT5	Rạch Ngọn Cát	Kênh Bốn Tổng	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
421	Kênh Hộ 90	Kênh Bốn Tổng	Mương Trâu	4,6	VI	10,0	-1,5	2.760
423	Rạch Mương Trâu	Sông Hậu	Ngọn Cái	4,6	VI	7,0	-2,0	
424	Rạch Vàm Nha	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Bốn Tổng	3,2	VI	10,0	-2,0	3.200
425	Kênh Trạm Bơm	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Bốn Tổng	3,8	VI	10,0	-2,0	3.800
426	Kênh Phú Hòa 2	Kênh Mặc Cần Dung	Kênh Bốn Tổng	3,5	VI	10,0	-2,0	3.500

427	Kênh Ông Quýt	Xếp Năng Gù	Kênh Hang Tra	3,8	VI	12,0	-2,5	
428	Kênh Khai Long	Cồn Bình Thạnh	Cồn Bình Thạnh	3,3	VI	7,0	-2,0	
<b>H</b>	<b>H. Thoại Sơn</b>			<b>279,8</b>				<b>26.055</b>
216B	Kênh Tân Vọng	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh Ba Thê	3,8	VI	10,0	-2,0	2.280
277	K.Tân Tuyên-Vọng Đông 2-Mỹ Giang	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	17,1	VI	10,0	-2,0	
278	Kênh Phú Tuyên 2	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	Kênh Vành Đai	5,1	VI	10,0	-2,0	3.060
279	K.Trường Tiền- Kênh Phú Tuyên 1	Kênh Ba Dầu	Ranh Tri Tôn-Thoại Sơn	13,4	VI	10,0	-2,0	8.040
280	Kênh Ba Dầu-Kênh Vĩnh Tây	Kênh Tân Huệ	Kênh Ba Thê	16,1	VI	8,0	-2,5	
281	Kênh Mỹ Phú Đông	Kênh Ba Thê	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	15,5	VI	9,0	-2,5	
282	Kênh Định Mỹ 2	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Núi Đá	11,4	VI	10,0	-2,5	
283	Kênh Thoại Giang 1	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	5,9	VI	10,0	-2,5	
284	Kênh Thoại Giang 2	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	Kênh Ba Thê cũ	6,6	VI	10,0	-2,5	
285	Kênh Ba Thê cũ	Kênh H	Kênh Vành Đai Ba Thê	23,7	VI	16,0	-2,5	
286	Kênh Vọng Thê	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh Vành Đai Ba Thê	8,3	VI	15,0	-2,5	
289	K.Thốt Nốt-K.Trục Định Thành	Kênh Tân Huệ	Kênh Tròn	16,0	VI	9,0	-2,5	
290	Kênh Trường Tiền cũ	Kênh Ba Dầu	Kênh Phú Mỹ Đông	4,7	VI	8,0	-2,5	3.675
291	Kênh Công Điền	Kênh Ba Thước	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	5,1	VI	9,0	-2,0	
292	Kênh Ba Thước	Kênh Trường Tiền	Kênh Định Mỹ 2	3,6	VI	16,0	-2,0	
293	Kênh Nộp Lê	Kênh Núi Chóc	Kênh Mỹ Giang	4,9	VI	10,0	-2,5	
319	K.Ranh Thoại Sơn-L.Xuyên-C.Thơ	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Kênh H	25,6	VI	15,0	-2,5	
320	Kênh Xã Đội	Kênh Mặc Cản Dện lớn	Kênh Tròn	7,7	VI	10,0	-2,5	
321	Kênh Thanh Niên	Kênh Mặc Cản Dện lớn	Kênh Tròn	4,5	VI	9,0	-2,5	
323	Kênh Mường Cai	Kênh Mặc Cản Dện lớn	Kênh Đòn Dong	5,3	VI	8,0	-2,0	
324	Kênh Nông Dân	Kênh Mặc Cản Dện lớn	Kênh Tròn	3,4	VI	8,0	-2,5	
325	Kênh Mặc Cản Dện lớn	Kênh Ranh	Kênh Đòn Dong	9,4	VI	13,0	-2,5	
326	Kênh Bờ Ao	Kênh Ranh	Kênh Ranh	9,2	VI	20,0	-3,0	
327	Nhánh Kênh Bờ Ao	Tây Hòa A	Kênh Tròn	2,0	V	18,8	-3,0	
328	Kênh T7	Kênh Tròn	Kênh Ranh	3,9	VI	11,0	-2,5	
329	Kênh Hòa Tây B-Vĩnh Thắng	Kênh ranh Cản Thơ-Thoại Sơn	Kênh H	10,9	VI	10,0	-2,5	
330	Kênh Đào	Kênh Bờ Ao	Kênh ranh Cản Thơ-Thoại Sơn	6,8	VI	9,0	-2,5	
331	Kênh T5	Kênh Tròn	Cuối	4,5	VI	9,0	-2,5	
332	Kênh T3	Kênh Tròn	Kênh ngang K.Phú Tây-Kênh T3	2,5	VI	9,0	-2,5	
333	Kênh ngang K.Phú Tây-Kênh T3	Kênh Đào	Cuối	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
334	Kênh Bô	Kênh Ba Dầu	Kênh Trường Tiền	1,6	VI	10,0		

335	K.Mỹ Phú Đông-Định Mỹ 2	Mỹ Phú Đông	Định Mỹ 2	3,9	VI	12,0	-2,5	
336	K.Rạch Giá Long Xuyên-Đ.Mỹ 2	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Định Mỹ 2	4,6	VI	15,0	-2,5	
337	Kênh vòng Đại Ba Thê	Kênh Ba Thê mới	Kênh Ranh Kiên Giang	3,3	VI	12,0	-2,5	
338	Kênh vòng Đại Ba Thê-K.Núi Chóc	Kênh vòng Đại Ba Thê	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	2,3	VI	12,0	-2,5	
391	Kênh Ngang 1-Kênh 1	Kênh Tân Huệ	K.Mỹ Phú Đông	4,8	VI	10,0	-2,0	2.400
<b>K</b>	<b>TP. Châu Đốc</b>			<b>29,2</b>				<b>3.555</b>
89	Kênh Huỳnh Văn Thu	Kênh 7	Kênh Cầu Bồn	4,3	VI	9,0	-1,5	
95	Kênh Số 7-Cổng Đồn	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Đào	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
96	Kênh cầu Ba Nhịp	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Đào	7,9	VI	10,0	-1,5	3.555
97	Kênh Số 10	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Đào	8,0	VI	9,0	-1,5	
<b>L</b>	<b>H. Châu Phú</b>			<b>143,1</b>				<b>30.388</b>
94	Kênh Số 4	Kênh Đào	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	24,0	VI	6-8	-1,5	
95	Kênh Số 7	Kênh Đào	Kênh Núi Chóc-Năng Gù	24,2	VI	10,0	-2,0	9.680
97	Kênh Số 10	Kênh Đào	Kênh Vĩnh Bình 2	23,3	VI	9,0	-1,5	
123	Kênh 3	Kênh Đào	Kênh Xáng Vĩnh Tre	10,0	VI	6-8	-2,0	
125	Hào Đê Nhỏ-Kênh 2-K.Hào Sương	Kênh Cần Thảo	Kênh ranh Châu Phú-Châu Thành	20,0	VI	10,0	-1,0	12.000
126	Kênh Hào Đê Lớn	Kênh Đào	Kênh 7	11,4	VI	6-8	-1,5	
131	Kênh 13	Kênh ranh Tịnh Biên-Châu Phú	Kênh Vĩnh Bình 2	19,4	VI	10,0	-1,5	8.708
137	Kênh Cóc	Kênh Xáng Vĩnh Tre	Kênh Mặc Cần Dung	9,8	VI	6-8	-2,5	
430	Kênh Đình	Sông Hậu	UB Bình Thủy	Chuyển cho Ngành thủy lợi quản lý				
<b>M</b>	<b>TX. Tân Châu</b>			<b>28,1</b>				<b>8.430</b>
12	Kênh 7 Xã	Kênh Nhánh Đông	Kênh Vĩnh Hậu	7,8	V	20,0	-3,0	
14	Kênh Nhánh Đông	Sông Tiền	Kênh 7 Xã	3,6	V	15,0	-3,0	
-	Kênh Vĩnh An	Kênh Thần Nông	Sông Hậu	10,6	VI	10,0	-1,5	4.770
27	Kênh Thần Nông	Sông Tân Châu	Kênh 26/3	6,1	VI	10,0	-2,0	3.660
<b>IV</b>	<b>Kênh chuyên dùng</b>			<b>2,9</b>				
	Kênh Sóc Triết (Kênh Huệ Đức)			2,9	VI	12,0	-2,5	

**Phụ lục 15: Hiện trạng và quy hoạch hệ thống cầu đường tỉnh trên địa bàn tỉnh An Giang**

STT	Tên cầu	Hiện trạng					Quy hoạch				
		Lý trình	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Kết cấu	Tải trọng	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Kết cấu	Tải trọng	Chi phí (triệu đồng)
<b>A</b>	<b>Đường tỉnh</b>		<b>5.886,3</b>				<b>3.863,7</b>				<b>329.692</b>
<b>I</b>	<b>ĐT.941</b>										
1	Cầu Hội Đồng Mỹ	2+064	53,8	9,0	Cầu sắt	18T					0
2	Cầu Cả Điền	2+785	25,5	8,0	Compack Quick	18T					0
3	Cầu Tư Súc	3+726	33,0	9,0	Cầu sắt	18T					0
4	Cầu Muong Chùa	5+120	12,0	4,2	Cầu sắt	14T	12,0	9,0	BTCT	HL.93	-
5	Cầu Liêu Sao	5+505	54,0	8,0	BTCT DU'L	18T					0
6	Cầu Cần Đăng	6+511	48,0	4,2	BTCT DU'L	18T					0
7	Cầu Vĩnh Hanh	10+100	44,5	4,2	Cầu sắt	8T	44,5	9,0	BTCT	HL.93	22.028
8	Cầu Số 2	11+228	36,0	4,2	Cầu sắt	13T	36,0	9,0	BTCT	HL.93	-
9	Cầu Số 3	11+669	30,0	4,2	Cầu sắt	13T	30,0	9,0	BTCT	HL.93	-
10	Cầu Số 4	17+561	21,0	7+2x1,25	LH-BTCT-4I900	13T	21,0	9,0	BTCT	HL.93	-
11	Cầu Số 5	20+222	123,0	7+2x1,25	BTCT DU'L	30T					0
12	Cầu Số 6	21+321	18,0	4,2	Cầu sắt	13T					0
13	Cầu Số 7	22+106	12,0	7+2x1,25	LH-BTCT (8I500)	13T	12,0	9,0	BTCT	HL.93	-
14	Cầu Số 8	23+223	12,0	7+2x1,25	LH-BTCT (8I500)	13T	12,0	9,0	BTCT	HL.93	-
15	Cầu Số 9	25+290	18,0	7+2x1,25	LH-BTCT (6I900)	13T	18,0	9,0	BTCT	HL.93	-
16	Cầu Số 10	26+397	43,6	7+2x1,25	BT DU'L	30T					0
17	Cầu Số 11	28+110	43,6	9,5	BT DU'L	18T					0
18	Cầu Số 13	32+791	92,0	7+2x1,25	LH-BTCT	13T	92,0	9,0	BTCT	HL.93	-
19	Cầu Số 15	35+786	24,0	4,2	Compack 200	13T	24,0	9,0	BTCT	HL.93	-
20	Cầu Số 16	37+889	21,0	4,2	Cầu sắt	13T	21,0	9,0	BTCT	HL.93	-
<b>II</b>	<b>ĐT.942</b>										
1	Cầu Cái Tàu Thượng	0+000	30,0	5+2x1	BTCT	8T	30,0	9,0	BTCT	HL.93	8.100
2	Cầu Cự Hội	2+950	22,0	4,0	LH-BTCT (7I500)	13T	20,0	9,0	BTCT	HL.93	0
3	Cầu Thây Cai	3+350	43,6	9,5	BTCT DU'L	18T					0

4	Cầu Chùa	8+020	12,5	9,0	BTCT DUỖ	30T						0
5	Cầu Cột Dây Thép	12+200	43,6	9,5	BTCT DUỖ	18T						0
6	Cầu Quán Bền	13+700	18,6	9,0	BTCT DUỖ	30T						0
7	Cầu Trà Thôn	15+700	43,6	9,5	BTCT DUỖ	18T						0
8	Cầu Ông Chương	24+400	278,4	7+1x2	BTCT DUỖ	18T						0
9	Cầu Thuận Giang	27+600	43,6	7+1x2	BTCT DUỖ	18T						0
<b>III</b>	<b>ĐT.943</b>											
1	Cầu Bà Bầu	0+892	12,0	5+2x1	LH-BTCT	13T	12,0	9,0	BTCT	HL.93		-
2	Cầu Ông Mạnh	1+180	11,5	5+2x0,75	LH-BTCT	13T	11,5	9,0	BTCT	HL.93		-
3	Cầu Bằng Lăng	2+030	10,5	5+2x0,75	LH-BTCT	13T	10,5	9,0	BTCT	HL.93		-
4	Cầu Mường Diêm	3+050	10,5	5+2x0,75	LH-BTCT	13T	10,5	9,0	BTCT	HL.93		-
5	Cầu Mường Khai Nhỏ	3+328	21,0	4,0	Compack Quick	18T						0
6	Cầu Mường Khai Lớn	3+633	36,0	4,0	Compack Quick	10T	36,0	9,0	BTCT	HL.93		9.720
7	Cầu Mường Lạng	4+036	12,0	4,0	Compack Quick	18T						0
8	Cầu Bằng Tăng	4+600	42,6	8,0	BTCT DUỖ	18T						0
9	Cầu Rạch Rích	5+400	24,6	8,0	BTCT DUỖ	18T						0
10	Cầu Phú Hòa	7+273	60,0	5+2x1,25	LH-BTCT	13T	60,0	9,0	BTCT	HL.93		-
11	Cầu Mường Trâu	9+920	30,0	4,0	Cầu sắt	10T	30,0	9,0	BTCT	HL.93		8.100
12	Cầu Kênh Ông Cò	14+040	28,0	5+2x0,75	LH-BTCT	13T	28,0	9,0	BTCT	HL.93		-
13	Cầu Kênh H	18+616	24,0	4,0	Cầu sắt	10T	24,0	9,0	BTCT	HL.93		6.480
14	Cầu Kênh G	20+400	21,0	4,2	Compack Quick	13T	21,0	9,0	BTCT	HL.93		-
15	Cầu Kênh F	21+800	21,0	4,2	Compack Quick	13T	21,0	9,0	BTCT	HL.93		-
16	Cầu Cổng Vong	23+450			BTCT	HL.93						0
17	Cầu Kênh E	25+025	12,0	3,5+2x1	LH-BTCT	13T						-
18	Cầu Thoại Giang	25+220	82,2	5,5	BTCT DUỖ	HL.93						0
19	Cầu Ba Thê 1	30+600	12,5	8,0	BTCT DUỖ	18T						0
20	Cầu Vọng Đông	32+025	55,8	5+2x1	BTCT DUỖ	25T						0
21	Cầu Ba Thê 2	32+400	18,6	8,0	BTCT DUỖ	18T						0
22	Cầu Ba Thê 3	33+800	18,6	8,0	BTCT DUỖ	18T						0
23	Cầu Tám Phùng	35+750	18,6	8,0	BTCT DUỖ	18T						0
24	Cầu Năng Tây	36+850	37,5	8,0	BTCT DUỖ	18T						0
25	Cầu Núi Nhỏ	39+300	18,0	4,2	Cầu sắt	13T	18,0	9,0	BTCT	HL.93		-
26	Cầu Mướp Vắn	40+120	90,0	5+2x1,3	LH-BTCT	13T	90,0	9,0	BTCT	HL.93		-
27	Cầu Vọng Thê 1	41+760	24,6	7+2x1	BTCT DUỖ	18T						0

28	Cầu Vọng Thê 2	43+330	24,6	7,0	BTCT DU'L	18T						0
29	Cầu Công bản số 9	45+700	30,0	4,2	Cầu sắt	8T	30,0	9,0	BTCT	HL.93		-
30	Cầu Công bản số 10	48+030	3,0	4,0	BTCT	8T	3,0	9,0	BTCT	HL.93		-
31	Cầu Công bản số 11	48+900	27,0	4,0	Cầu sắt	8T	27,0	9,0	BTCT	HL.93		-
32	Cầu Tân Tuyên	54+220	133,4	5,5	LH-BTCT	13T	133,4	9,0	BTCT	HL.93		-
33	Cầu Công bản số 12	52+950	3,0	4,0	BTCT	8T	3,0	9,0	BTCT	HL.93		-
34	Cầu Sóc Triết	54+220	133,4	5,5	LH-BTCT	13T	133,4	9,0	BTCT	HL.93		-
35	Cầu Kênh 15 Cô Tô	56+900	18,0	4,2	Compact 200	18T						0
<b>IV</b>	<b>ĐT.944</b>											
1	Cầu Đê Tăng	2+600	18,6	7+2x1,56	BTCT DU'L	30T						0
2	Cầu Trùm Hóa	3+557	43,6	10,0	BTCT DU'L	18T						0
3	Cầu Cả Nai	4+900	43,6	10,0	BTCT DU'L	18T						0
4	Cầu Rọc Sen	7+400	43,6	10,0	BTCT DU'L	18T						0
<b>V</b>	<b>ĐT.945</b>											
1	Cầu Sắt Ngã 4	1+700	35,0	3,2	Sắt	3T	35,0	7,0	BTCT	HL.93		7.350
2	Cầu Kinh 2	5+900	31,3	4,0	Sắt	8T	31,3	7,0	BTCT	HL.93		-
3	Cầu Kinh 7	7+200	25,0	3,5	BTCT	3T	25,0	7,0	BTCT	HL.93		5.250
4	Cầu Kinh 8	8+250	21,0	3,0	Sắt	2T	21,0	7,0	BTCT	HL.93		4.410
5	Cầu Kinh 9	10+000	19,0	3,0	Sắt	2T	19,0	7,0	BTCT	HL.93		3.990
6	Cầu Kinh 10	10+730	19,0	3,5	BTCT	2,5T	19,0	7,0	BTCT	HL.93		-
7	Cầu Kinh 11	11+900	35,0	5,0	Sắt	8T	35,0	7,0	BTCT	HL.93		7.770
8	Cầu Kinh 12	12+680	37,0	3,0	Gỗ	2T	37,0	7,0	BTCT	HL.93		6.300
9	Cầu Kinh 13	13+750	30,0	3,0	Sắt	1,5T	30,0	7,0	BTCT	HL.93		4.620
10	Cầu Kinh 14	14+870	22,0	3,0	Sắt	2T	22,0	7,0	BTCT	HL.93		-
11	Cầu Kinh 15	16+060	40,0	4,0	Sắt	8T	40,0	7,0	BTCT	HL.93		4.200
12	Cầu Kinh 16		20,0	2,2	Sắt	2,5T	20,0	7,0	BTCT	HL.93		4.200
13	Cầu Kinh 17		20,0	2,2	Sắt	2,5T	20,0	7,0	BTCT	HL.93		4.410
14	Cầu áp chiến lược		21,0	1,5	Gỗ	2T	21,0	7,0	BTCT	HL.93		-
15	Cầu Kinh 1	28+480	37,3	3,0	Sắt	8T	37,3	7,0	BTCT	HL.93		-
16	Cầu Kinh 2	29+440	30,1	3,0	Sắt	8T	30,1	7,0	BTCT	HL.93		-
17	Cầu Kinh 3	30+890	32,0	3,0	Sắt	8T	32,0	7,0	BTCT	HL.93		-
18	Cầu Kinh 4	31+830	32,0	3,0	Sắt	8T	32,0	7,0	BTCT	HL.93		-
19	Cầu Kinh 5	32+710	32,0	3,0	Sắt	8T	32,0	7,0	BTCT	HL.93		-
20	Cầu Kinh 6	33+580	32,0	3,0	Sắt	8T	32,0	7,0	BTCT	HL.93		-



21	Cầu Kênh Huyện đội	36+060	19,9	3,0	Sắt	8T	19,9	7,0	BTCT	HL.93	9.450
22	Cầu qua kinh Huệ Đức	37+380	45,0	2,5	Cầu treo	2T	45,0	7,0	BTCT	HL.93	-
23	Cầu Mường 4	38+790	22,9	3,0	Sắt	8T	22,9	7,0	BTCT	HL.93	-
24	Cầu Mường muốt	39+190	30,0	3,0	Sắt	5T	30,0	7,0	BTCT	HL.93	-
25	Cầu Mường 5	39+820	32,0	3,0	Sắt	8T	32,0	7,0	BTCT	HL.93	-
26	Cầu Mường 6	40+800	22,9	3,0	Sắt	8T	22,9	7,0	BTCT	HL.93	5.620
27	Cầu Mường 7	42+000	22,9	3,0	Sắt	8T	22,9	7,0	BTCT	HL.93	
<b>VI</b>	<b>ĐT.946</b>										-
1	Cầu Kênh Xáng	1+140	34,0	4,0	Sắt	10T	34,0	7,0	BTCT	HL.93	-
2	Cầu Trà Thôn	7+230	34,0	3,5	Sắt	10T	34,0	7,0	BTCT	HL.93	-
3	Cầu Hào Thơ	10+500	37,4	4,0	Sắt	10T	37,4	7,0	BTCT	HL.93	-
4	Cầu Xẻo Môn	11+200	30,2	4,2	Sắt	10T	30,2	7,0	BTCT	HL.93	-
5	Cầu Bà Vệ	12+570	37,0	4,0	Sắt	10T	37,0	7,0	BTCT	HL.93	-
6	Cầu Mường Tịnh	14+710	20,0	4,0	Sắt	8T	20,0	7,0	BTCT	HL.93	-
7	Cầu Xà Mách	15+080	20,0	4,0	Sắt	8T	20,0	7,0	BTCT	HL.93	2.310
8	Cầu Lò Mo	17+000	11,0	4,0	Sắt	4T	11,0	7,0	BTCT	HL.93	-
9	Cầu Chung Đùn	18+990	30,0	4,0	Sắt	10T	30,0	7,0	BTCT	HL.93	-
10	Cầu Cái Hồ	20+550	21,0	4,0	Sắt	10T	21,0	7,0	BTCT	HL.93	-
11	Cầu Rạch Chanh	21+040	30,0	4,0	Sắt	10T	30,0	7,0	BTCT	HL.93	-
12	Cầu Chàm Pha	22+220	18,0	4,0	Sắt	10T	18,0	7,0	BTCT	HL.93	-
13	Cầu Kênh Xáng	22+680	20,0	4,0	Sắt	10T	20,0	7,0	BTCT	HL.93	-
14	Cầu Cản Thay	24+110	18,0	4,0	Sắt	10T	18,0	7,0	BTCT	HL.93	-
15	Cầu Cái Đôi	25+560	22,0		Sắt	8T	22,0	7,0	BTCT	HL.93	-
16	Cầu Trùm Hóa	26+680	36,0	4,0	Sắt	3T	36,0	7,0	BTCT	HL.93	7.560
17	Cầu Cái Gia	27+760	36,0	4,0	Sắt	3T	36,0	7,0	BTCT	HL.93	7.560
18	Cầu Trường Tiền	28+640	35,0	4,0	Sắt	8T	35,0	7,0	BTCT	HL.93	-
19	Cầu Cả Bí	29+900	33,0	4,0	Sắt	8T	33,0	7,0	BTCT	HL.93	-
<b>VII</b>	<b>ĐT.947</b>										
1	Cầu Bà Mụ	0+950	18,0	4,0	BTCT	3T	18,0	7,0	BTCT	HL.93	-
2	Cầu Ấp Số	1+960	21,0	4,0	BTCT	3T	21,0	7,0	BTCT	HL.93	-
3	Cầu Hào Xương	2+900	30,0	4,0	BTCT	3T	30,0	7,0	BTCT	HL.93	-
4	Cầu Kênh 7	4+300	36,0	4,0	BTCT	5T	36,0	7,0	BTCT	HL.93	-
5	Công Kênh 8	5+250	28,0	3,0	BTCT	10T	28,0	7,0	BTCT	HL.93	-
6	Cầu Kênh 9	6+030	14,0	3,0	Gỗ	1,5T	14,0	7,0	BTCT	HL.93	2.940

7	Cầu Kênh 10	6+930	29,0	3,0	Gỗ	1T	29,0	7,0	BTCT	HL.93	6.090
8	Cầu Kênh 12	8+770	28,0	3,0	Gỗ	1,5T	28,0	7,0	BTCT	HL.93	5.880
9	Cầu Kênh 13	9+630	29,0	3,0	Gỗ	1T	29,0	7,0	BTCT	HL.93	6.090
10	Cầu Kênh 14	10+640	27,0	2,0	Gỗ	1,5T	27,0	7,0	BTCT	HL.93	5.670
11	Cầu Kênh 15	11+880	40,0	2,0	Gỗ	1T	40,0	7,0	BTCT	HL.93	8.400
12	Cầu Ngang K.Mặc Cần Dung	14+150	65,0	2,2	Cầu Treo	1T	65,0	7,0	BTCT	HL.93	13.650
13	Cầu Chợ Vĩnh Bình	14+500	36,,0	4,0	BTCT	13T	36,,0	7,0	BTCT	HL.93	-
14	Cầu Đồn Dong	15+200	30,0	4,0	BTCT	8T	30,0	7,0	BTCT	HL.93	-
15	Cầu Kinh cũ	15+750	30,0	4,0	BTCT	8T	30,0	7,0	BTCT	HL.93	-
16	Cầu Táo Lê	17+300	33,0	4,0	BTCT	8T	33,0	7,0	BTCT	HL.93	-
17	Cầu Bửu Liêm	18+850	39,0	4,0	BTCT	8T	39,0	7,0	BTCT	HL.93	-
18	Cầu Y Minh	20+050	45,0	4,0	BTCT	8T	45,0	7,0	BTCT	HL.93	-
19	Cầu Kênh Làng	21+400	45,0	4,0	BTCT	8T	45,0	7,0	BTCT	HL.93	-
20	Cầu Năm Mén	22+900	36,0	4,0	BTCT	8T	36,0	7,0	BTCT	HL.93	-
21	Cầu Ba Dầu	25+040	37,0	5,0	BTCT	5T	37,0	7,0	BTCT	HL.93	7.770
22	Cầu Hai Tràm	26+700	39,0	4,0	BTCT	8T	39,0	7,0	BTCT	HL.93	-
23	Cầu Núi Trọi	27+750	38,0	2,5	BTCT	8T	38,0	7,0	BTCT	HL.93	-
24	Cầu ranh Vọng Thê-An Bình	30+730	35,0	5,0	BTCT	3T	35,0	7,0	BTCT	HL.93	7.350
25	Cầu Tân Hiệp	32+000	32,0	5,0	BTCT	3T	32,0	7,0	BTCT	HL.93	6.720
26	Cầu Tân Thành	33+250	27,0	2,6	Sắt	2T	27,0	7,0	BTCT	HL.93	5.670
27	Cầu Sắt		25,0	2,7	Sắt	1,5T	25,0	7,0	BTCT	HL.93	5.250
28	Cầu Sắt		25,0	2,6	Sắt	1,5T	25,0	7,0	BTCT	HL.93	5.250
29	Cầu ranh Vọng Thê-MHS	35+000	25,0	2,0	Gỗ	2T	25,0	7,0	BTCT	HL.93	5.250
<b>VIII</b>	<b>ĐT.948</b>							7,0	BTCT	HL.93	
1	Cầu Bưng Diên	6+030	18,0	4,2	BTCT	30T	18,0	7,0	BTCT	HL.93	0
2	Cầu Tà Đét	15+300	19,0	5+2x1	BTCT	13T	19,0	7,0	BTCT	HL.93	-
3	Cầu Cây Me	22+300	61,8	7+2x1,25	BTCT DƯỠ	30T					0
<b>IX</b>	<b>ĐT.951</b>										
1	Cầu Mương Chùa	4+400	36,0	3,0	Gỗ	1T	36,0	9,0	BTCT	HL.93	9.720
2	Cầu Mương Khai	6+900	45,0	5,0	BTCT	8T	45,0	9,0	BTCT	HL.93	-
3	Cầu Kênh Xáng	12+630	25,0	3,0	BTCT	8T	25,0	9,0	BTCT	HL.93	-
4	Cầu Hòa Bình	17+710	62,0	3,0	Gỗ	1T	62,0	9,0	BTCT	HL.93	16.740
<b>X</b>	<b>ĐT.952</b>										
1	Cầu Rạch Chùa	0+000	36,0	3,0	Cầu sắt	18T					0

2	Cầu Am Lô Thôi	9+200	42,0	5,0	BTCT	13T	42,0	9,0	BTCT	HL.93	11.340
3	Cầu Kênh 7 Xã	16+600	62,7	3,0	BTCT DU'L	30T					0
<b>XI</b>	<b>ĐT.953</b>			3,0							-
1	Cầu Phú Vĩnh	12+100	24,5		BTCT DU'L	18T					0
<b>XII</b>	<b>ĐT.954</b>			5,0							-
1	Cầu Km 5	4+600	33,8	9,0	BTCT	13T	33,8	9,0	BTCT	HL.93	9.118
2	Cầu Mường Sô 13	12+250	6,0	6,0	BTCT	HL.93					0
3	Cầu Km 16	15+880	24,0	7,0	BTCT DU'L	18T					0
4	Cầu bán số 18	17+400	6,3	5,5	BTCT	8T	6,3	9,0	BTCT	HL.93	1.701
5	Cầu Km 26	24+594	13,0	5,5	BTCT	8T	13,0	9,0	BTCT	HL.93	3.510
6	Cầu Cái Tắc	36+600	8,5	5,5+2x1	BTCT	8T	8,5	9,0	BTCT	HL.93	2.295
7	Cầu Trường Bá	38+937	10,0	5,5+2x1	BTCT	13T	10,0	9,0	BTCT	HL.93	2.700
8	Cầu Chính Mi Bung	39+320	10,0	5,5+2x1	BTCT	13T	10,0				2.700
9	Cầu Miếu Đồi	40+410	43,6	7,0	BTCT DU'L	HL.93					0
10	Cầu Cái Đầm	39+900	81,0	4,2+2x1	BTCT	13T	81,0	9,0	BTCT	HL.93	21.870
<b>XIII</b>	<b>ĐT.955A</b>										
1	Cầu Tha La	11+300	100,0	4,2	BTCT	8T					0
2	Cầu Trà Sư	12+800	100,0	4,2	BTCT	8T					0
3	Cầu Ranh	16+900	10,0	4,2	Cầu sắt	8T					0
4	Cầu Số 5	18+300	6,0	4,2	Cầu sắt	8T					0
<b>XIV</b>	<b>ĐT.955B</b>										
1	Cầu sắt Vĩnh Thông	22+800	30,0	4,2	BTCT	30T					0
<b>XV</b>	<b>ĐT.957</b>										
1	Cầu Búng Bình Thiên	29+400	51,0	4,0	Gỗ	25T					0
2	Cầu Phú Hội	15+150	32,0	3,5	Gỗ	25T					0
<b>XVI</b>	<b>N2</b>										
1	Cầu An Túc	3+850	43,6	6+2x1	BTCT DU'L	30T					0
2	Cầu Lò Gạch	10+500	21,0	6+2x1	BTCT DU'L	25T					0
3	Cầu Chữ U	15+200	21,0	6+2x1	BTCT DU'L	25T					0
4	Cầu Ninh Phước	18+800	44,6	6+2x1	BTCT DU'L	25T					0
<b>XVII</b>	<b>ĐT.950</b>										
1	Cầu Kênh Cái Tắc	Km 5+000		3,0	Gỗ	8T	40,0	9,0	BTCT	HL.93	8.400
2	Cầu UB Phú Xuân	Km 10+200		3,0	BTCT	8T	36,0	7,0	BTCT	HL.93	-
3	Cầu K26	Km 12+300		3,0	Sắt	8T	36,0	7,0	BTCT	HL.93	-

4	Cầu K16	Km 16+800		4,2	Sắt	8T	30,0	7,0	BTCT	HL.93	-
5	Cầu K5	Km 22+500		3,0	BTCT	8T	36,0	7,0	BTCT	HL.93	-
6	Cầu K2	Km 25+900		3,0	Gỗ		20,0	7,0	BTCT	HL.93	4.200

Ghi chú: “-”: Quy hoạch sau năm 2020

**Phụ lục 16: Hiện trạng và quy hoạch hệ thống cầu đường huyện trên địa bàn tỉnh An Giang**

STT	Tên cầu	Hiện trạng					Quy hoạch				
		Lý trình	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Kết cấu	Tải trọng	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Kết cấu	Tải trọng	Chi phí (triệu đồng)
<b>B</b>	<b>Đường huyện</b>		<b>12.342,1</b>				<b>10.233,5</b>				<b>1.090.703</b>
<b>I</b>	<b>TP. Long Xuyên</b>										
<b>I-1</b>	<b>ĐH. Cái Sao-Bờ Ao</b>										
1	Cầu Sơn Trắng 2	P. Mỹ Thạnh	35,0	5,5	BTCT	8T					
2	Cầu Ba Khuỳnh	P. Mỹ Thạnh	35,0	4,0	Cầu sắt	8T					
3	Cầu Bờ Hồ	P. Mỹ Thạnh	35,0	2,5	Cầu sắt	5T					
4	Cầu Ranh	P. Mỹ Thạnh	45,8	4,0	BTCT	8T					
<b>I-2</b>	<b>Liên xã Mỹ Khánh</b>										
1	Cầu Thông Lưu	Mỹ Khánh	24,1	4,0	BTCT	8T					0
2	Cầu Rạch Dung	Mỹ Khánh	12,0	4,5	BTCT	8T					0
3	Cầu Quảng	Mỹ Khánh	25,0	4,0	BTCT	8T					0
4	Cầu Ông Cầu	Mỹ Khánh	31,0	4,3	BTCT	2,5T	31,0	7,0	BTCT	13T	6.510
5	Cầu Y Tế	Mỹ Khánh	19,0	4,0	BTCT	2,5T	19,0	7,0	BTCT	13T	3.990
6	Cầu Rạch Nín	Mỹ Khánh	15,0	4,0	BTCT	2,5	15,0	7,0	BTCT	13T	3.150
7	Cầu Thầy giáo	Mỹ Khánh	30,0	4,0	BTCT	8T					0
8	Cầu Sáu Dư	Mỹ Khánh	18,0	3,0	Đang xây mới						0
9	Cầu Chà Đà	Mỹ Khánh	19,0	3,0	Đang xây mới						0
10	Cầu Bốn Săm	Mỹ Khánh	36,0	4,0	BTCT	8T					0
11	Cầu Mương Huệ	Mỹ Khánh	14,0	3,0	Cầu sắt	2,5T	14,0	7,0	BTCT	13T	2.940
12	Cầu Bà Yên	Mỹ Khánh	13,0	3,0	Cầu sắt	2,5T	13,0	7,0	BTCT	13T	2.730
13	Cầu Bà Bổng	Mỹ Khánh	36,0	4,0	BTCT	8T					0
14	Cầu Cái Chiên	Mỹ Khánh	42,0	4,0	Đang xây mới						0
15	Cầu Mương Ngươn	Mỹ Khánh	24,0	4,0	BTCT	2,5T	24,0	7,0	BTCT	13T	5.040

16	Cầu Thầy Lộc	Mỹ Khánh	18,0	2,5	Cầu sắt	2,5	18,0	7,0	BTCT	13T	3.780
17	Cầu Tám Hồng	Mỹ Khánh	12,0	3,0	Cầu sắt	2,5T	12,0	7,0	BTCT	13T	2.520
<b>II</b>	<b>TP. Châu Đức</b>										
<b>II-1</b>	<b>ĐH.Kênh Đào</b>										
1	Cầu sắt Tha La		63,0	3,2	Cầu sắt	5T	63,0	7,0	BTCT	13T	-
<b>III</b>	<b>H. Chợ Mới</b>										
<b>III-1</b>	<b>Hương lộ 1 nối dài</b>										
1	Cầu Càn Xây	Hòa An	21,0	4,0	Sắt	8T					
2	Cầu Thông Lưu	Hòa An	27,0	4,0	BTCT	8T					
3	Cầu Cái Sơn	Hòa An	27,0	4,0	BTCT	8T					
4	Cầu Cái Bần	Hòa An	23,0	3,0	BTCT	2,5T	23,0	5,5	BTCT	13T	-
5	Cầu Bờ Đập	Hòa An	18,0	3,0	BTCT	2,5T	18,0	5,5	BTCT	13T	-
6	Cầu Xẻo Môn	Hòa An	21,0	3,0	BTCT	2,5T	21,0	5,5	BTCT	13T	-
7	Cầu Cả Nai	Hội An	70,4	4,5	BTCT	8T					0
8	Cầu Muống Sung	Hội An	43,1	4,0	Sắt	10T					0
9	Cầu La Kết	Hội An	37,0	2,5	Gỗ	1T	37,0	5,5	BTCT	13T	-
10	Cầu Mười Dầu	Hội An	20,0	2,5	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	-
11	Cầu Bà Cọc	Hội An	18,0	2,5	Gỗ	1T	18,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>III-2</b>	<b>Hương lộ 2</b>										
1	Cầu Cà Mau	Nhơn Mỹ	32,0	4,0	BTCT	1T	32,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Cà Gút	Nhơn Mỹ	20,0	4,0	BTCT	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu Xẻo Dầu	Nhơn Mỹ	18,0	4,0	BTCT	10T					0
4	Cầu Xẻo Chùa	Nhơn Mỹ	22,0	4,0	BTCT	1T	22,0	5,5	BTCT	13T	-
5	Cầu Mỹ Hòa	Nhơn Mỹ	30,0	4,0	Sắt	8T					0
<b>III-3</b>	<b>Hương lộ 3</b>										-
1	Cầu Lê Phước Cương	Tân Mỹ	36,0	4,0	Sắt	10T					-
2	Cầu Gãy	Tân Mỹ	36,0	3,0	Sắt	1T	36,0	5,5	BTCT	13T	0
3	Cầu Ngọ Cại	Mỹ Hiệp	24,0	2,5	Sắt	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	0
<b>III-4</b>	<b>ĐH.Mỹ Lương-Bà Vệ</b>										
1	Cầu Kênh Cột Dây Thép	TT.Mỹ Lương	24,0	4,0	Sắt	10T					-
2	Cầu Kênh Xáng	Long Điền B	36,0	3,0	Sắt	3,5T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>III-5</b>	<b>ĐH.K.An-MHĐ-NM-LG-KT</b>										
1	Cầu Ngã Tư	Kiến An	24,0	3,0	Sắt	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
2	Cầu Kênh Đồng Tân	Mỹ Hội Đông	28,0	3,0	Sắt	1T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620

3	Cầu kênh Chà Và	Mỹ Hội Đông	25,0	3,0	Sắt	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
4	Cầu Cà Gòn	Nhon Mỹ	18,0	3,0	Sắt	1T	18,0	5,5	BTCT	13T	2.970
5	Cầu Sơn Đốt	Nhon Mỹ	36,0	4,0	Sắt	3,5T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
6	Cầu Bà Bống	Long Giang	25,0	3,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
7	Cầu Sóc Chết	Long Giang	36,0	4,0	Sắt	3,5T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
8	Cầu Cà Mau Nhỏ	Long Giang	15,0	3,0	Gỗ	1T	15,0	5,5	BTCT	13T	2.475
9	Cầu Cà Mau Lớn	Long Giang	37,0	3,0	Sắt	1T	37,0	5,5	BTCT	13T	6.105
10	Cầu Rạch Xoài	Long Giang	33,0	3,0	Gỗ	1T	33,0	5,5	BTCT	13T	5.445
11	Cầu Muong Chùa	Kiên Thành	27,0	3,0	Gỗ	1T	27,0	5,5	BTCT	13T	4.455
12	Cầu Ấp Sứ	Kiên Thành	24,0	3,0	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
13	Cầu Cái Xoài	Kiên Thành	25,0	3,0	Sắt	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
14	Cầu Muong Lớn	Kiên Thành	30,0	3,0	Sắt	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
15	Cầu Xã Niêu	Kiên An	36,0	2,5	Cầu tạm	3T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>III-6</b>	<b>ĐH.Vòng TM-MH-BPX</b>										
1	Cầu Bà Quay	Bình Phước Xuân	22,0	3,0	Sắt	1T	22,0	5,5	BTCT	13T	3.630
2	Cầu Ngã Cái	Bình Phước Xuân	28,0	4,0	Sắt	3,5T	28,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu Ngã Cao	Bình Phước Xuân	28,0	3,0	Sắt	1T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620
4	Cầu Xẻo Vải	Bình Phước Xuân	22,0	3,0	Sắt	1T	22,0	5,5	BTCT	13T	3.630
5	Cầu Muong Chùa	Bình Phước Xuân	36,0	4,0	Sắt	3,5T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
6	Cầu Đình	Mỹ Hiệp	26,0	3,0	Sắt	1T	26,0	5,5	BTCT	13T	4.290
7	Cầu Chợ Mỹ Hiệp	Mỹ Hiệp	24,0	2,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
8	Cầu Ranh Làng	Mỹ Hiệp	24,0	4,0	BTCT	8T					0
9	Cầu Lung Sen	Mỹ Hiệp	24,0	2,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
10	Cầu Tân Hưng	Tân Mỹ	36,0	2,5	Gỗ	1T	36,0	5,5	BTCT	13T	5.940
11	Cầu Nguyễn Thị Loan	Tân Mỹ	10,0	3,0	BTCT	1T	10,0	5,5	BTCT	13T	1.650
<b>III-7</b>	<b>ĐH.23</b>										
1	Cầu	Kiên An						5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Kiên An						5,5	BTCT	13T	-
<b>III-8</b>	<b>ĐH.21</b>										
1	Cầu	Kiên An						5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Mỹ Hội Đông						5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu	Nhon Mỹ						5,5	BTCT	13T	-
4	Cầu	Nhon Mỹ						5,5	BTCT	13T	-
5	Cầu	Long Giang						5,5	BTCT	13T	-

<b>III-9</b>	<b>ĐH.18</b>										
1	Cầu	Long Điền A						5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Long Điền A						5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu	Long Điền A						5,5	BTCT	13T	-
4	Cầu	Long Điền A						5,5	BTCT	13T	-
5	Cầu	Long Kiên						5,5	BTCT	13T	-
6	Cầu	An Thạnh Trung						5,5	BTCT	13T	-
<b>III-10</b>	<b>ĐH.17B</b>										
1	Cầu	Hội An						5,5	BTCT	13T	3.300
2	Cầu	Hội An						5,5	BTCT	13T	3.300
3	Cầu	Hội An						5,5	BTCT	13T	3.300
<b>IV</b>	<b>H. Phú Tân</b>										
<b>IV-1</b>	<b>ĐH. Kinh Thần Nông</b>							5,5	BTCT	13T	
1	Cầu Kênh Cái Tắc	Phú Xuân	40,0	3,0	Gỗ		40,0	5,5	BTCT	13T	6.600
2	Cầu UB Phú Xuân	Phú Xuân	36,0	3,0	BTCT	8T		5,5	BTCT	13T	0
3	Cầu K26	Phú Xuân	36,0	3,0	Sắt	8T		5,5	BTCT	13T	0
4	Cầu 16	Phú Thành	30,0	4,2	Sắt	8T		5,5	BTCT	13T	0
5	Cầu K5	Phú Long	36,0	3,0	BTCT	8T		5,5	BTCT	13T	0
6	Cầu K2	Phú Long	20,0	3,0	Gỗ		20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
<b>IV-2</b>	<b>ĐH.K16</b>										
1	Cầu Kênh Ngang 2	Phú Thạnh	30,0	3,0	Sắt	1,5T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
2	Cầu ngã 4 Phú Bình Thành	Phú Thạnh	45,5	3,0	Sắt	1,5T	45,5	5,5	BTCT	13T	7.425
3	Cầu Bảy Tích	Hòa Lạc	25,5	3,0	Sắt	3,5T	25,5	5,5	BTCT	13T	-
<b>IV-3</b>	<b>ĐH. Vòng O</b>										
1	Cầu Trường “A”	Phú Hưng	36,0	3,0	BTCT	8T					0
<b>IV-4</b>	<b>ĐH. Phú Hưng-Hiệp Xương</b>										
1	Cầu Đình	Phú Hưng	51,0	3,0	BTCT	8T					0
<b>IV-5</b>	<b>ĐH.44</b>										
1	Cầu	Phú Lâm					25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
2	Cầu	Phú Long					25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
3	Cầu	Phú Hiệp					25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
<b>IV-6</b>	<b>ĐH.42</b>										
1	Cầu	Phú Thành					25,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Phú Thành					40,0	5,5	BTCT	13T	-

3	Cầu	Phú Bình					25,0	5,5	BTCT	13T	-
4	Cầu	Phú Bình					25,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>IV-7</b>	<b>ĐH.41</b>										
1	Cầu	Phú Thành					25,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Phú Thành					40,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu	Phú Bình					25,0	5,5	BTCT	13T	-
4	Cầu	Phú Bình					25,0	5,5	BTCT	13T	-
5	Cầu	Phú Bình					42,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>V</b>	<b>H. An Phú</b>										
<b>V-1</b>	<b>Đường liên xã Bờ Đông</b>										
1	Cầu đình Vĩnh Thạnh	Vĩnh Hậu	70,0	2,5	Cầu treo	1T	70,0	5,5	BTCT	13T	11.550
2	Cầu đình Vĩnh Hậu (đầu cón)	Vĩnh Hậu	62,0	2,0	Cầu treo	1T	62,0	5,5	BTCT	13T	10.230
3	Cầu đình Vĩnh Hậu (đuôi cón)	Vĩnh Hậu	42,0	2,0	Cầu treo	1T	42,0	5,5	BTCT	13T	6.930
4	Cầu Rạch Cần Thơ	Vĩnh Lộc	52,0	3,0	BTCT	8T					0
5	Cầu Rạch Rê	Vĩnh Lộc	44,0	3,0	BTCT	8T					0
6	Cầu Vĩnh Lợi	Vĩnh Lộc	32,0	3,0	BTCT	8T					0
7	Cầu Vĩnh Lộc	Vĩnh Lộc	30,0	3,0	BTCT	8T					0
8	Cầu Lồng Hồ	Phú Hữu	30,0	3,3	Sắt	0,5T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
9	Cầu vòm kinh mới	Phú Hữu	33,0	3,0	BTCT	8T					0
10	Cầu Thạnh Hòa	Phú Hữu	28,0	3,0	Gỗ	0,5T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620
11	Cầu Phú Hòa	Phú Hữu	25,0	2,2	Sắt	4T	25,0	5,5	BTCT	13T	-
12	Cầu Cồn Cóc		55,0	2,2	Gỗ	1T	55,0	5,5	BTCT	13T	9.075
<b>V-2</b>	<b>Đường GTNT xã Phú Hữu</b>										
1	Cầu Số 2	Phú Hội	30,0	2,2	Sắt	4T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Số 6	Phú Hội	20,0	2,2	Sắt	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
3	Cầu Số 13	Phú Hội	33,0	3,0	Cầu treo	1T	33,0	5,5	BTCT	13T	5.445
<b>V-3</b>	<b>Đường nam kinh bầy xã</b>										
1	Cầu Kinh 5 xã	Phú Hữu	20,0	1,5	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
2	Cầu Hiệp Lợi	Phú Hữu	52,0	3,0	Sắt	4T	52,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu chốt xã Đội	Phú Hữu	66,0	1,6	Cầu treo	1T	66,0	5,5	BTCT	13T	10.890
4	Cầu Hai Nguyệt	Phú Hữu	98,0	2,2	Cầu treo	1T	98,0	5,5	BTCT	13T	16.170
5	Cầu Nhánh Tây	Phú Hữu	45,5	2,0	Gỗ	1T	45,5	5,5	BTCT	13T	7.508
<b>V-4</b>	<b>Đường GTNT xã Vĩnh Trường</b>										
1	Cầu Vĩnh Trường	Vĩnh Trường	150,0	3,0	BTCT	1T	150,0	5,5	BTCT	13T	28.875



[illegible]

1	Cầu	Tân Lập					25,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Tân Lập					30,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>VII</b>	<b>H. Tri Tôn</b>										
<b>VII-1</b>	<b>ĐH. Cặp kinh 10</b>										
1	Cầu Ranh	Cầu Tạm	40,0	2,0	Sắt	5T	40,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Kênh 1	1+274	37,2	3,0	Sắt	8T					0
3	Cầu Kênh 2	4+818	37,2	3,0	Sắt	8T					0
4	Cầu Kênh 3	6+220	38,2	3,0	Sắt	8T					0
5	Cầu Phú Tuyến 1	8+300	30,0	2,6	Sắt	8T					0
6	Cầu Phú Tuyến 2	10+200	30,0	2,6	Sắt	8T					0
7	Cầu Tân Lập	11+300	26,0	2,5	Cầu Treo	0,5T	26,0	5,5	BTCT	13T	4.290
8	Cầu Huệ Đức	Cầu Tạm	34,0	2,5	Cầu Treo	0,5T	34,0	5,5	BTCT	13T	5.610
9	Cầu Tân Vọng 1	12+939	32,2	3,0	Sắt	8T					0
10	Cầu Tân Vọng 2	Tân Tuyến	31,0	2,5	Cầu Treo	0,5T	31,0	5,5	BTCT	13T	5.115
11	Cầu Ranh	17+324	32,2	3,0	Sắt	8T					0
<b>VII-2</b>	<b>ĐH. Kinh Mới</b>										
1	Cầu Chín Xì	9+612	40,0	3,0	Sắt	8T					0
2	Cầu Bến Bàn	7+709	24,0	3,0	Sắt	8T					0
3	Cầu Ông Tà	6+398	21,0	3,0	Sắt	8T					0
4	Cầu T6	4+386	60,0	3,0	Sắt	10T					0
5	Cầu Bến Đò	4+368	18,0	3,0	Sắt	8T					0
6	Cầu Cây Dầu	2+885	24,0	3,0	Sắt	8T					0
7	Cầu Lò Gạch	0+0	35,0	4,0	Gỗ	0,5T	35,0	5,5	BTCT	13T	5.775
<b>VII-3</b>	<b>Đường T5</b>										
1	Cầu Vĩnh Thành 1	Cầu Tạm	39,0	2,0	Cầu Treo	0,5T	39,0	5,5	BTCT	13T	6.435
2	Cầu Vĩnh Thành 2	Cầu Tạm	39,0	2,0	Cầu Treo	0,5T	39,0	5,5	BTCT	13T	6.435
<b>VII-4</b>	<b>ĐH.87</b>										
1	Cầu	Vĩnh Phước					25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
2	Cầu	Vĩnh Phước					50,0	5,5	BTCT	13T	8.250
3	Cầu	Vĩnh Tế					15,0	5,5	BTCT	13T	2.475
<b>VII-5</b>	<b>ĐH.84</b>										
1	Cầu	Lương An Trà					25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
2	Cầu	Lương An Trà					20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
3	Cầu	Lương An Trà					15,0	5,5	BTCT	13T	2.475

4	Cầu	Ô Lâm					18,0	5,5	BTCT	13T	2.970
5	Cầu	Ô Lâm					15,0	5,5	BTCT	13T	2.475
6	Cầu	Ô Lâm					60,0	5,5	BTCT	13T	9.900
<b>VII-6</b>	<b>ĐH.85</b>										
1	Cầu	Núi Tô					15,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Núi Tô					20,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu	Núi Tô					40,0	5,5	BTCT	13T	-
4	Cầu	Tà Đảnh					18,0	5,5	BTCT	13T	-
5	Cầu	Tà Đảnh					60,0	5,5	BTCT	13T	-
6	Cầu	Tà Đảnh					50,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>VIII</b>	<b>H. Thoại Sơn</b>										
<b>VIII-1</b>	<b>ĐH.66</b>										
1	Cầu xã Diều	Bình Thành	30,0	2,0	Sắt	1,5T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
2	Cầu Hội Giang 3	Bình Thành	28,0	2,0	Sắt	1,5T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620
3	Cầu Ba Thê Cù	Bình Thành	27,0	2,0	Sắt	1,5T	27,0	5,5	BTCT	13T	4.455
4	Cầu Hội Giang 2	B.Thành-T.Giang	31,2	4,0	BTCT	8T					0
5	Cầu Hội Giang 1	Thoại Giang	27,0	4,0	Sắt	8T					0
6	Cầu Bắc Thạnh	Thoại Giang	51,0	2,5	Cầu Treo	2T	51,0	5,5	BTCT	13T	8.415
7	Cầu Mỹ Giang	T.Giang-Đ.Mỹ	41,0	4,5	BTCT	3T	41,0	5,5	BTCT	13T	-
8	Cầu Phên Đứng	Định Mỹ	26,0	3,6	BTCT	3T	26,0	5,5	BTCT	13T	-
9	Cầu Cả Bữa	Định Mỹ	32,0	3,6	BTCT	3T	32,0	5,5	BTCT	13T	-
10	Cầu Cái Răng	Định Mỹ	41,0	3,6	BTCT	3T	41,0	5,5	BTCT	13T	-
11	Cầu Định Mỹ II	Định Mỹ	36,0	3,6	BTCT	5T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
12	Cầu Đồng Chòi	Định Mỹ	30,0	4,0	BTCT	3T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
13	Cầu Trường Tiền	Định Mỹ	39,0	4,0	BTCT	3T	39,0	5,5	BTCT	13T	-
14	Cầu Thốt Nốt	Định Mỹ	30,0	5,0	BTCT	8T					0
15	Cầu Cô chính	Định Mỹ	28,0	3,4	BTCT	3T	28,0	5,5	BTCT	13T	-
16	Cầu Ba Thước	Định Mỹ	30,0	3,6	BTCT	3T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
17	Cầu Ranh Định Mỹ- Vĩnh Phú	Vĩnh Phú	22,0	3,0	BTCT	3T	22,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>VIII-2</b>	<b>ĐH.67</b>										
1	Cầu Đông Thành	V.Đông-B.Thành	30,0	5,0	BTCT	3T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Ba Thê Cù	V.Đông-B.Thành	30,0	5,0	BTCT	3T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu Hội Giang 1	Vọng Đông	30,0	2,2	Sắt	1,5T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
4	Cầu Hội Giang 2	Vọng Đông	30,0	2,2	Sắt	1,5T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950

[illegible]

1	Cầu Xã Hội	Phú Hòa	35,0	5,0	BTCT	3T	35,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Thầy Giáo	Phú Thuận	30,0	5,0	BTCT	3T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu Phú Thuận	Phú Thuận	73,0	4,5	BTCT	8T					
4	Cầu Thầy Giáo	Phú Thuận	30,0	2,0	Cầu treo	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
5	Cầu Sắt rạch bờ ao nhỏ	Phú Thuận	26,0	2,2	Sắt	1T	26,0	5,5	BTCT	13T	4.290
<b>VIII-8</b>	<b>ĐH.74</b>										
1	Cầu Xưa Đũa	Phú Thuận	27,0	2,2	Sắt	3T	27,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Xèo Mây	Phú Thuận	30,0	2,2	Sắt	3T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>VIII-9</b>	<b>ĐH.75</b>										
1	Cầu Xèo Nín	Vĩnh Phú	35,0	5,0	BTCT	5T	35,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Xèo Xâu	Vĩnh Phú	36,0	4,5	BTCT	5T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>VIII-10</b>	<b>ĐH.76</b>										
1	Cầu 3 Thước	Định Mỹ	45,0	2,2	Sắt	1,5T	45,0	5,5	BTCT	13T	7.425
2	Cầu Bông Súng	Định Mỹ	45,0	2,2	Sắt	1,5T	45,0	5,5	BTCT	13T	7.425
3	Cầu Kênh 1	Đ.Mỹ-MPĐông	30,0	2,2	Sắt	1,5T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
4	Cầu Mỹ Phú Đông	Mỹ Phú Đông	51,0	2,2	Sắt	1,5T	51,0	5,5	BTCT	13T	8.415
5	Cầu Kênh 3	Mỹ Phú Đông	15,0	2,2							0
6	Cầu ranh MPĐ-An Bình	MPĐ-An Bình	36,0	2,2	Sắt	3T	36,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>VIII-11</b>	<b>ĐH.77</b>										
1	Cầu Đình	Vĩnh Chánh	35,0	4,5	BTCT	3T	35,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Vĩnh Chánh	16,0	4,0	BTCT	3T	16,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu 2 A	Vĩnh Chánh	25,0	4,5	BTCT	3T	25,0	5,5	BTCT	13T	-
4	Cầu Bờ Hồ	Vĩnh Chánh	26,0	4,5	BTCT	3T	26,0	5,5	BTCT	13T	-
5	Cầu Thanh Niên	Vĩnh Chánh	51,0	2,5	Sắt	1,5T	51,0	5,5	BTCT	13T	8.415
<b>VIII-12</b>	<b>ĐH.78</b>										
1	Cầu Lặc Dục	Định Thành	30,0	4,0	BTCT	8T					0
2	Cầu Kênh G	Định Thành	30,0	4,0	BTCT	8T					0
3	Cầu Kênh Hậu 1	Định Thành	30,0	4,0	BTCT	8T					0
4	Cầu Xung quanh ngoài kênh H	Định Thành	30,0	4,0	BTCT	8T					0
5	Cầu Hai Khâu	Định Thành	39,0	4,0	BTCT	8T					0
6	Cầu Ông Đốc	Đ.Thành-V.Trạch	21,0	4,0	BTCT	8T					0
7	Cầu Nguyễn Hữu Tư	Vĩnh Trạch	30,0	4,0	BTCT	8T					0
8	Cầu Chàm Chích	Vĩnh Trạch	30,0	4,0	BTCT	8T					0
9	Cầu Cái Vồn	Vĩnh Trạch	45,0	4,0	BTCT	8T					0

10	Cầu Thầy Ban	Vĩnh Trạch	25,0	4,5	BTCT	3T	25,0	5,5	BTCT	13T	-
11	Cầu Muồng Trâu	V.Trạch-P.Hòa	69,0	4,0	BTCT	3T	69,0	5,5	BTCT	13T	-
12	Cầu Kênh Ông Cò	Phú Hòa	35,0	4,0	BTCT	8T					0
<b>VIII-13</b>	<b>ĐH.79</b>										
1	Cầu	Vọng Đông					15,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu	Vọng Đông					5,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu	Vọng Đông					25,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>VIII-14</b>	<b>ĐH.80</b>										
1	Cầu	TT.Ốc Eo					15,0	5,5	BTCT	13T	2.475
2	Cầu	TT.Ốc Eo					40,0	5,5	BTCT	13T	6.600
<b>IX</b>	<b>H. Châu Phú</b>										
<b>IX-1</b>	<b>Đường Bắc Cây Dương</b>										
1	Cầu Kênh 2	Bình Long	18,0	1,8	Gỗ	1T	18,0	5,5	BTCT	13T	2.970
2	Cầu Kênh 7	Bình Long	35,0	4,0	BTCT	5T	35,0	5,5	BTCT	13T	-
3	Cầu treo dân sinh	Bình Mỹ	75,0	1,8	Cầu treo	3T	75,0	5,5	BTCT	13T	-
4	Cầu treo dân sinh		75,0	1,8	Cầu treo	3T	75,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>IX-2</b>	<b>Đ.Nam Phù Dật-Bắc Cây Dương</b>										
1	Cầu Đoàn kết	TT.Cái Dầu	26,0	3,0	Gỗ	1T	26,0	5,5	BTCT	13T	4.290
2	Cầu treo dân sinh	TT.Cái Dầu	21,0	1,5	Gỗ	1T	21,0	5,5	BTCT	13T	3.465
<b>IX-3</b>	<b>Đường Nam Kinh 10</b>										
1	Cầu Kênh 7	Bình Long	28,0	1,8	Gỗ	1T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620
2	Cầu Kênh 8	Bình Long	29,0	1,8	Gỗ	1T	29,0	5,5	BTCT	13T	4.785
3	Cầu Kênh 9	Bình Phú	30,0	1,9	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
4	Cầu Kênh 10	Bình Phú	28,0	1,8	Gỗ	1T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620
5	Cầu Kênh 11	Bình Phú	28,0	2,0	Gỗ	1T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620
6	Cầu Kênh 12	Bình Phú	30,0	1,8	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
7	Cầu K24+15+16	Bình Phú	150,0	2,2	Gỗ	1T	150,0	5,5	BTCT	13T	28.875
8	Cầu treo	Bình Phú	30,0	2,2	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
<b>IX-4</b>	<b>Đường Bắc Kinh 10 Châu Phú</b>										
1	Cầu Chùa		40,0	2,2	Gỗ	1T	40,0	5,5	BTCT	13T	6.600
<b>IX-5</b>	<b>Đường Bắc Vịnh Tre</b>										
1	Cầu Kinh 3	Mỹ Phú	30,0	2,5	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
2	Cầu Kinh 4 cũ	Mỹ Phú	23,0	2,0	Gỗ	1T	23,0	5,5	BTCT	13T	3.795
3	Cầu Kinh 4 mới	Mỹ Phú	23,0	2,0	Gỗ	1T	23,0	5,5	BTCT	13T	3.795

4	Cầu Hào đề nhỏ	Mỹ Phú	21,0	2,0	Gỗ	1T	21,0	5,5	BTCT	13T	3.465
5	Cầu Hào đề lớn	Mỹ Phú	39,0	2,5	Sắt	3T	39,0	5,5	BTCT	13T	-
6	Cầu Ngang Kênh Tri Tôn		45,0	1,8	Cầu treo	3T	45,0	5,5	BTCT	13T	-
7	Cầu Kênh 7		25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
8	Cầu Kênh 8	Thanh Mỹ Tây	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
9	Cầu Kênh 9	Thanh Mỹ Tây	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
10	Cầu Kênh 10	Thanh Mỹ Tây	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
11	Cầu Kênh 11	Thanh Mỹ Tây	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
12	Cầu Kênh 12	Thanh Mỹ Tây	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
13	Cầu Kênh 13	Thanh Mỹ Tây	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
14	Cầu Kênh 14	Đào Hữu Cảnh	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
15	Cầu Kênh 15	Đào Hữu Cảnh	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
16	Cầu Kênh 16	Đào Hữu Cảnh	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
17	Cầu Kênh 17	Đào Hữu Cảnh	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
<b>IX-6</b>	<b>Đường Nam Cần Thảo</b>										
1	Cầu Kinh 3	Mỹ Đức	34,0	2,0	BTCT	3T	34,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Kinh 4 cũ	Mỹ Đức	29,0	2,0	Gỗ	1T	29,0	5,5	BTCT	13T	4.785
3	Cầu Kinh Xuất Khẩu	Mỹ Đức	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
4	Cầu Hào Đề	Mỹ Đức	31,0	2,0	Gỗ	1T	31,0	5,5	BTCT	13T	5.115
5	Cầu Kênh 7	Ô Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
6	Cầu Kênh 8	Ô Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
7	Cầu Kênh 9	Ô Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
8	Cầu Kênh 10	Ô Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
9	Cầu Kênh 11	Ô Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
10	Cầu Kinh ranh	Ô Long Vỹ	25,0	2,0	Sắt	5T	25,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>IX-7</b>	<b>Đường Bắc Cần Thảo</b>										
1	Cầu Kinh 3	Mỹ Đức	34,0	2,0	BTCT	3T	34,0	5,5	BTCT	13T	-
2	Cầu Kinh 4 cũ	Mỹ Đức	29,0	2,0	Gỗ	1T	29,0	5,5	BTCT	13T	4.785
3	Cầu Kinh Xuất Khẩu	Mỹ Đức	27,0	2,0	Gỗ	1T	27,0	5,5	BTCT	13T	4.455
4	Cầu Hào Đề	Mỹ Đức	33,0	2,0	Gỗ	1T	33,0	5,5	BTCT	13T	5.445
<b>IX-8</b>	<b>Đường Nam Kinh Đào</b>										
1	Cầu Kinh 3	Mỹ Đức	34,0	2,0	BTCT	1T	34,0	5,5	BTCT	13T	
2	Cầu Kinh 4 cũ	Mỹ Đức	29,0	2,0	Gỗ	1T	29,0	5,5	BTCT	13T	4.785
3	Cầu Kinh Xuất Khẩu	Mỹ Đức	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125

4	Cầu Hào Đê	Mỹ Đức	31,0	2,0	Gỗ	1T	31,0	5,5	BTCT	13T	5.115
5	Cầu Kênh 7	Ồ Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
6	Cầu Kênh 8	Ồ Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
7	Cầu Kênh 9	Ồ Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
8	Cầu Kênh 10	Ồ Long Vỹ	25,0	2,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
9	Cầu Kênh 11	Ồ Long Vỹ	25,0		Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
10	Cầu Kinh ranh	Ồ Long Vỹ	25,0		Sắt	5T	25,0	5,5	BTCT	13T	-
<b>IX-9</b>	<b>Đường Tây K3</b>										
1	Cầu Ông Địa	Đào Hữu Cảnh	26,0	2,5	Gỗ						0
<b>IX-10</b>	<b>Đường Đông Kênh Ranh</b>										
1	Cầu vượt sông kênh ranh	Bình Chánh	64,0	2,0	Sắt						0
<b>X</b>	<b>H. Châu Thành</b>										
<b>X-1</b>	<b>ĐH.V.Thành-V.Nhuận-C.Phú</b>										
1	Cầu Tâm Du	0+000	39,0	4,0	BTCT	8T					0
2	Cầu Trà Sa	0+100	20,0	4,0	BTCT	8T					0
3	Cầu Trà Suốt	0+250	30,0	4,0	BTCT	8T					0
4	Cầu Rạch Chừa	0+500	30,0	4,0	BTCT	8T					0
5	Cầu Sáu Miên	2+400	20,0	4,0	BTCT	8T					0
6	Cầu Năm Đỉnh	2+400	25,0	4,0	BTCT	8T					0
7	Cầu Xẻo Xoài	2+800	31,0	4,0	BTCT	8T					0
8	Cầu Chín Liền	3+200	25,0	4,0	BTCT	8T					0
9	Cầu Xẻo Môn	4+600	30,0	4,0	BTCT	8T					0
10	Cầu Đích Mun	5+600	35,0	4,0	BTCT	8T					0
11	Cầu Tân Thành 1	7+900	39,0	3,0	Cầu treo	2T	39,0	5,5	BTCT	13T	6.435
12	Cầu Tân Thành 2		40,0	3,0	Cầu treo	2T	40,0	5,5	BTCT	13T	6.600
13	Cầu Xẻo Xót	8+000	30,0	4,0	Sắt	5T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
14	Cầu Chung Xây	12+200	55,0	2,5	Sắt	1T	55,0	5,5	BTCT	13T	9.075
15	Cầu Kinh Đông II	13+300	32,0	4,0	BTCT	8T	32,0	5,5	BTCT	13T	0
16	Cầu Kinh Đông I	16+200	30,0	4,0	Sắt	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
17	Cầu Đông Thạnh 2	16+600	30,0	4,0	Sắt	5T	30,0	5,5	BTCT	13T	-
8	Cầu Kinh Núi Chóc	18+300	100,0	3,0	Sắt	5T	100,0	5,5	BTCT	13T	-
19	Cầu Tân Lợi I	19+200	27,0	3,0	Gỗ	1T	27,0	5,5	BTCT	13T	4.455
20	Cầu Tân Lợi II	21+400	27,0	3,0	Gỗ	1T	27,0	5,5	BTCT	13T	4.455
21	Cầu Tân Lợi III	22+000	27,0	3,0	Gỗ	1T	27,0	5,5	BTCT	13T	4.455



[illegible]

1	Cầu Kênh Tư Hựu	1+200	20,0	1,0	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
2	Cầu Kênh Trà Nu	1+500	20,0	1,0	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
3	Cầu Ông Trung	2+000	30,0	1,0	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
4	Cầu Kênh Nhà Thiết	3+600	25,0	1,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
5	Cầu Kênh Trường Tiền	5+400	25,0	1,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
<b>X-6</b>	<b>ĐH.An Hòa-CDăng-V.Hanh-V.Bình-V.An</b>										
1	Cầu Kênh	1+200	17,0	3,0	Gỗ	1T	17,0	5,5	BTCT	13T	2.805
2	Cầu Chợ Chùa	4+100	25,0	3,0	Sắt	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
3	Cầu Sáu Khôi	4+700	18,0	3,0	Sắt	1T	18,0	5,5	BTCT	13T	2.970
4	Cầu Kênh 2 Chanh	Cần Đăng	20,0	1,2	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
5	Cầu Mường Kinh 1	Cần Đăng	22,0	1,8	Gỗ	1T	22,0	5,5	BTCT	13T	3.630
6	Cầu chùa Phước Hòa Tự	Cần Đăng	18,0	2,0	BTCT	1T	18,0	5,5	BTCT	13T	2.970
<b>X-7</b>	<b>ĐH.Cần Đăng-HBThạnh-V.Lợi-V.Thành</b>										
1	Cầu Mường Bà Chủ	1+300	36,0	2,5	Cầu treo	1T	36,0	5,5	BTCT	13T	5.940
2	Cầu Kênh HT5	2+600	30,0	1,0	Sắt	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
3	Cầu Kênh HT6	3+100	21,0	1,7	Sắt	1T	21,0	5,5	BTCT	13T	3.465
4	Cầu Kênh Nhà Lầu	Vĩnh Lợi	21,0	1,5	Gỗ	1T	21,0	5,5	BTCT	13T	
5	Cầu Hậu 20	3+800	24,0	1,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
6	Cầu Ngã Cái	4+400	39,0	3,3	Gỗ	1T	39,0	5,5	BTCT	13T	6.435
7	Cầu Út Thành	7+200	24,0	1,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
<b>X-8</b>	<b>ĐH.An Hòa-CDăng-Bình Chánh</b>										
1	Cầu Chà Và	1+100	28,0	1,4	Gỗ	1T	28,0	5,5	BTCT	13T	4.620
2	Cầu Bà Bảnh	Cần Đăng	25,0	1,6	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
3	Cầu T2	6+000	22,0	2,5	Gỗ	1T	22,0	5,5	BTCT	13T	3.630
4	Cầu T3	6+200	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
5	Cầu T4	6+500	25,0	2,5	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
6	Cầu T5	6+700	23,0	2,5	Gỗ	1T	23,0	5,5	BTCT	13T	3.975
7	Cầu T6	Cần Đăng	32,0	2,5	Gỗ	1T	32,0	5,5	BTCT	13T	5.280
<b>X-9</b>	<b>ĐH.Hòa Bình-Hòa Bình Thạnh</b>										
1	Cầu ván số 1	Bình Hòa	12,0	1,5	Gỗ	1T	12,0	5,5	BTCT	13T	1.980
2	Cầu sắt số 2	Bình Hòa	24,0	1,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
3	Cầu Tư U	Hòa Bình Thạnh	12,0	1,5	Gỗ	1T	12,0	5,5	BTCT	13T	1.980
4	Cầu Ba Kỳ	Hòa Bình Thạnh	24,0	1,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
5	Cầu Tư Lợi	Hòa Bình Thạnh	24,0	1,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960

6	Cầu Bà Hương	Hòa Bình Thạnh	24,0	1,5	Gỗ	1T	24,0	5,5	BTCT	13T	3.960
<b>X-10</b>	<b>ĐH.V.Lợi-V.Nhuận-Tân Phú</b>										
1	Cầu Muơng Đình	3+600	20,0	1,0	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
2	Cầu Kinh Mới	4+200	25,0	1,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
3	Cầu Kinh Đông 2	5+000	30,0	1,0	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
4	Cầu Kinh 1/5	6+100	30,0	1,0	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
5	Cầu Kinh Đông 1	7+200	30,0	1,0	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
6	Cầu Kinh Đông 1	8+300	30,0	1,0	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
7	Cầu Nông Trường	8+700	30,0	1,0	Gỗ	1T	30,0	5,5	BTCT	13T	4.950
8	Cầu Kinh Tân Lợi 2	9+800	20,0	2,0	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
9	Cầu Kinh 3	10+400	25,0	1,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
10	Cầu Kinh 4	10+800	25,0	1,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
11	Cầu Kinh Tám Tốt	12+000	20,0	1,0	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
12	Cầu Kinh 3 Tây Lợi	12+600	25,0	1,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
13	Cầu Kinh 2 Tây Lợi	13+800	25,0	1,0	Gỗ	1T	25,0	5,5	BTCT	13T	4.125
14	Cầu Kinh 1 Tây Lợi	14+600	20,0	1,0	Gỗ	1T	20,0	5,5	BTCT	13T	3.300
<b>X-11</b>	<b>ĐH.Tân Phú-V.Bình-B.Chánh</b>										
1	Cầu Tân Phú	1+000	45,0	4,0	BTCT	8T					0
2	Cầu Y Minh	2+800	45,0	4,0	BTCT	8T					0
3	Cầu Bửu Liêm	3+700	39,0	5,0	BTCT	8T					0
4	Cầu Tào Lê	5+100	33,0	4,0	BTCT	8T					0
5	Cầu Kinh củ	5+900	30,0	4,0	BTCT	8T					0
6	Cầu Đồn Dong	7+600	30,0	4,0	BTCT	8T					0
7	Cầu chợ Vĩnh Bình	8+200	36,0	4,0	BTCT	8T					0
8	Cầu Ngang Kênh MCD		65,0	3,0	Cầu treo	1,5T	65,0	5,5	BTCT	13T	10.725
9	Cầu Vĩnh Bình II	9+800	34,0	2,0	Gỗ	1T	34,0	5,5	BTCT	13T	5.610

Ghi chú: “-”: Quy hoạch sau năm 2020

## PHỤ LỤC ẢNH

(Nguồn: Internet)



Hình 1. Quốc lộ 91, đoạn trên địa bàn thành phố Long Xuyên



Hình 2. ĐT.954, thị trấn Phú Mỹ-  
Phú Tân



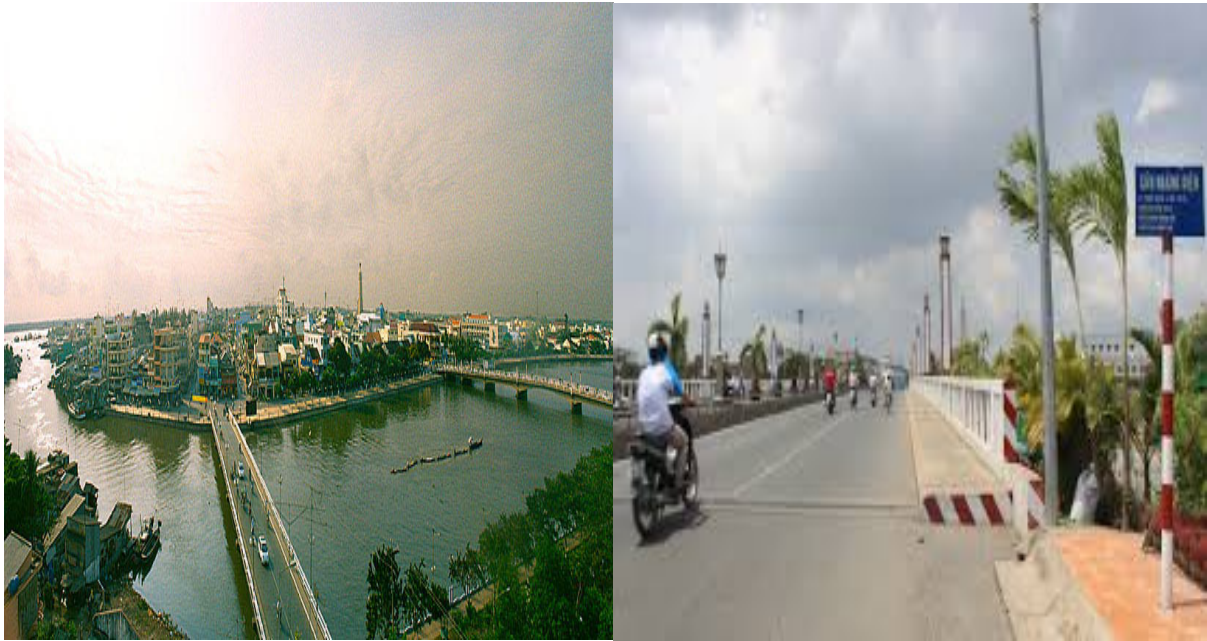
Hình 3. Đường GTNT ở xã Kiến An-  
Chợ Mới





Hình 4. Một số tuyến nội ô thành phố





Hình 5. Cầu Duy Tân và cầu Hoàng Diệu, thành phố Long Xuyên



Hình 6. Phà Châu Giang-Châu Đốc và phà Vàm Cống-Long Xuyên



Hình 7. Một góc sông Hậu trên địa bàn thành phố Châu Đốc



Hình 8. Kênh Vĩnh Tế

Hình 9. Kênh Võ Văn Kiệt





Hình 10. Bến khách qua sông có đăng ký giấy phép



Hình 11. Bến khách, bến đồ tự phát





Hình 12. Bến xe Bình Khánh- Tp. Long Xuyên



Hình 13. Hoạt động bốc xếp ở cảng Mỹ Thới- Tp. Long Xuyên