

Số: 06/2011/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 24 tháng 01 năm 2011

## QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030**

## THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (tờ trình số 7874/BGTVT-KHĐT ngày 09 tháng 11 năm 2010) về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030,

### QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

#### I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội vùng; chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia và của các địa phương có liên quan.

2. Tập trung phát triển giao thông vận tải với bước đột phá mạnh mẽ tạo tiền đề đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế - xã hội, đáp ứng yêu cầu là vùng đi đầu trong công cuộc công nghiệp hóa – hiện đại hóa, thu hút đầu tư nước ngoài và hội nhập quốc tế, củng cố an ninh quốc phòng và phát triển bền vững.

3. Phát triển giao thông vận tải trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế của vùng là vị trí trung tâm và cửa ngõ chiến lược về đường biển và đường hàng không; đảm bảo sự liên kết giữa các phương thức vận tải, liên kết các vùng trong cả nước và giữa thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh trong vùng.

4. Chú trọng công tác bảo trì nhằm khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng hiện có. Tập trung đầu tư các công trình quan trọng bức thiết có vai trò động lực phát triển kinh tế, ưu tiên các công trình giải quyết tình trạng ùn tắc và kết nối vùng.

5. Phát triển vận tải với chất lượng cao, giá cả hợp lý; tập trung phát triển các ngành dịch vụ vận tải; phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistic; sử dụng phương tiện tiết kiệm năng lượng và năng lượng sạch để giảm thiểu tác động môi trường.

6. Tập trung giải quyết ùn tắc tại các đô thị, đặc biệt là thành phố Hồ Chí Minh; chú trọng phát triển giao thông địa phương nhất là giao thông nông thôn và nơi điều kiện còn khó khăn.

7. Huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

8. Phát triển nhanh và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; đẩy mạnh nghiên cứu, triển khai ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới.

9. 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; chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu.

## **II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN**

### **1. Mục tiêu phát triển đến năm 2020**

a) 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; phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistic; ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng bánh sắt và xe buýt tại các đô thị, đặc biệt là thành phố Hồ Chí Minh; kiểm chế tiến tới giảm sự gia tăng tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động xấu đến môi trường trong khai thác vận tải.

Khối lượng vận tải hành khách đạt khoảng 1.300 – 1.400 triệu lượt khách/năm với 80.000 – 81.000 triệu hành khách – km, tốc độ tăng trưởng bình quân 8 – 9%/năm, trong đó khối lượng hành khách qua cảng hàng không đạt khoảng 25 triệu khách.

Lượng hàng hóa đạt khoảng 500 – 550 triệu tấn/năm với 450.000 – 460.000 triệu tấn – km, tốc độ tăng bình quân 7 – 8%/năm, trong đó lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 265-305 triệu tấn (Container từ 12 – 17,9 triệu TEU).

### **b) Về kết cấu hạ tầng giao thông:**

- Đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có; đẩy nhanh xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc, phấn đấu đến năm 2020 hoàn thành khoảng 580 km đường 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, 80% đường giao thông nông thôn được cứng hóa mặt.

- Hoàn thành nâng cấp, cải tạo tuyến đường sắt Bắc – Nam và khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh; xây dựng đường sắt kết nối với các cảng biển, khu kinh tế lớn; mở mới các tuyến đường sắt kết nối nội vùng và đồng bằng sông Cửu Long; nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Bắc – Nam vào thời điểm thích hợp.

- Từng bước nâng cấp, mở rộng hệ thống cảng biển đáp ứng lượng hàng hóa thông qua trong từng thời kỳ; tập trung xây dựng một số bến cảng nước sâu tại các cụm cảng Vũng Tàu, Đồng Nai và thành phố Hồ Chí Minh; hoàn thành di dời các cảng trên sông Sài Gòn; xây dựng bến tàu khác cho tàu du lịch quốc tế; phát triển cảng tại các đảo đáp ứng nhu cầu phát triển và đảm bảo an ninh quốc phòng. Nghiên cứu chỉnh trị và cải tạo nâng cấp hệ thống luồng đảm bảo cho tàu ra vào thuận lợi và đồng bộ với quy mô bến.

- 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. Chuyển đổi công năng một số cảng hàng hóa phù hợp với quy hoạch đô thị để phục vụ vận tải 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 giai đoạn I cảng hàng không quốc tế Long Thành.

- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các công trình trọng điểm để giải quyết ùn tắc và phát triển đô thị. Đối với thành phố Hồ Chí Minh chú trọng phát triển hạ tầng giao thông phục vụ vận tải hành khách khối lượng lớn, các tuyến vành đai, đường trên cao và hệ thống giao thông tĩnh theo quy hoạch. Các thành phố, thị xã khác hoàn chỉnh quy hoạch, từng bước phát triển hạ tầng giao thông phục vụ vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu.

## 2. Định hướng phát triển đến năm 2030

Thỏa mãn được nhu cầu vận tải và dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế, giá thành hợp lý và cạnh tranh, nhanh chóng, an toàn; kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong vùng với cả nước và quốc tế.

Cơ bản hoàn thiện và hiện đại hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông. Tiếp tục phát triển các công trình kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch.

## III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN

### 1. Quy hoạch phát triển vận tải

Tổ chức vận tải hợp lý trên một số hành lang chủ yếu:

- Hành lang thành phố Hồ Chí Minh – phía Bắc: là hành lang quốc gia, quốc tế đóng vai trò kết nối vùng với phía Bắc. Vận chuyển hành khách và hàng hóa đường ngắn chủ yếu do đường bộ và đường sắt nội vùng đảm nhận; vận chuyển hành khách và hàng hóa đường dài do hàng không, đường biển và đường sắt Bắc – Nam đóng vai trò chủ yếu.

- Hành lang thành phố Hồ Chí Minh – đồng bằng sông Cửu Long: 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 chuyển hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau là đường sắt và đường thủy nội địa.

- Hành lang thành phố Hồ Chí Minh – Bà Rịa – Vũng Tàu: là trục hành lang vùng, quốc tế kết nối với cảng biển đầu mối quốc tế và trung tâm du lịch biển của vùng. Vận tải hàng chủ yếu do đường thủy đảm nhận, sau đó đến đường bộ và đường sắt. Vận chuyển hành khách do đường bộ là chủ yếu, sau đó đến đường sắt và thủy nội địa.

- Hành lang thành phố Hồ Chí Minh – Lộc Ninh – Campuchia: là trục hành lang quốc gia, quốc tế. Vận chuyển hàng hóa và hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường sắt.

- Hành lang thành phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài – Campuchia: là trục hành lang quốc gia, quốc tế nằm trên mạng đường xuyên Á. Vận chuyển hàng hóa và khách do đường bộ đảm nhận chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa.

- Hành lang thành phố Hồ Chí Minh – Tây Nguyên: là trục hành lang quốc gia, vùng. Vận chuyển hàng hóa và khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường hàng không.

## 2. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

### a) Đường bộ

Các trục cao tốc:

- Cao tốc Bắc – Nam phía Đông: dài 1.941 km, chiều dài trong vùng khoảng 257,7 km. Trong đó: đoạn Bình Thuận – Dầu Giây dài khoảng 50km, quy mô 4 – 6 làn xe; đoạn Dầu Giây – Long Thành – thành phố Hồ Chí Minh dài 55 km, quy mô 6 – 8 làn xe; đoạn Bến Lức – Long Thành (cao tốc liên vùng phía Nam) dài khoảng 58 km, quy mô xây dựng 6 – 8 làn xe; đoạn thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương dài 61,9 km, trong đó tuyến cao tốc 40km, đường nối 21,9 km, quy mô xây dựng 8 làn xe (4 làn xe đã đưa vào khai thác từ 2010); đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận dài 54 km, quy mô xây dựng 4 làn xe.

- Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu: dài 78 km, quy mô 6 làn xe.

- Cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một – Chơn Thành: dài 69 km, quy mô 6 – 8 làn xe.

- Cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài: dài 55 km, quy mô 4 – 6 làn xe.

- Cao tốc Dầu Giây – Đà Lạt: dài 189 km, đoạn trong vùng dài khoảng 70 km, quy mô xây dựng 4 làn xe.

- Cao tốc Bắc – Nam phía Tây: là đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 3), đoạn trong vùng dài khoảng 261 km, quy mô xây dựng 4 – 6 làn.

Các tuyến quốc lộ chính:

- Quốc lộ 1: đoạn trong vùng dài khoảng 229,5 km. Trong đó: đoạn phía Bắc thành phố Hồ Chí Minh dài 78 km, duy trì cấp III, quy mô 2 làn xe; xây dựng đoạn tránh thành phố Biên Hòa, dài 17,5 km, quy mô 4 làn xe; đoạn Ngã 3 Vũng Tàu đến Trạm II, dài 8 km, quy mô 6 – 8 làn xe; đoạn Trạm II đến Ngã tư Gò Dưa, dài 7 km, quy mô 6 làn xe; đoạn Ngã 4 Gò Dưa đến An Lạc, trùng vành đai 2 thành phố Hồ Chí Minh, là đường đô thị cấp I. Đoạn phía Tây Nam thành phố Hồ Chí Minh, dài khoảng 115,2 km, hoàn thiện nâng cấp mở rộng đạt tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe. Xây dựng đoạn tránh thị xã Cai Lậy, dài 12 km, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 50: từ thành phố Hồ Chí Minh đến ngã 3 giao với quốc lộ 1 tại Km 88 + 600 (tỉnh Tiền Giang), dài 88,6 km, đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 51: từ Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai) đến Vũng Tàu (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu), dài 73,6 km, hoàn thiện mở rộng, nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp I, quy mô 6 làn xe.

- Quốc lộ 55: từ thị xã Bà Rịa (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu) đến Bảo Lộc (tỉnh Lâm Đồng), đoạn trong vùng dài 53,3 km, hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 56: từ Tân Phong (tỉnh Đồng Nai) đến Bà Rịa (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu), dài 51 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 22: từ thành phố Hồ Chí Minh đến Mộc Bài (tỉnh Tây Ninh), dài 58,2 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp II đến cấp I, quy mô 4 – 6 làn xe.

- Quốc lộ 22B: từ Gò Dầu đến Xa Mát (tỉnh Tây Ninh), dài 84km, hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường từ cấp III đến cấp II, quy mô 2 – 4 làn xe.

- Quốc lộ 13: từ thành phố Hồ Chí Minh đến cửa khẩu Hoa Lư (tỉnh Bình Phước), dài 143 km, trong đó: đoạn Thủ Dầu Một – Ngã tư Bình Phước, duy trì tiêu chuẩn đường cấp I, quy mô 6 làn xe; hoàn thiện nâng cấp đoạn Bến Cát – Lộc Tấn đạt tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 – 6 làn xe; đoạn Lộc Tấn – cửa khẩu Hoa Lư theo quy hoạch của khu kinh tế cửa khẩu.

- Quốc lộ 20: từ Dầu Giây (tỉnh Đồng Nai) đến Đà Lạt (tỉnh Lâm Đồng) dài 268 km. Đoạn trong vùng từ quốc lộ 1 (ngã ba Dầu Giây tỉnh Đồng Nai) đến ranh giới tỉnh Lâm Đồng dài 76 km, cơ bản duy trì tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 1K: từ ngã 3 Vườn Mít (km 0) đến đường Xuyên Á (thành phố Hồ Chí Minh) dài 12 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp I đô thị.

- Quốc lộ 30: đoạn trong vùng dài 9 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe. Xây dựng mới đoạn từ ngã ba An Hữu kết nối giữa quốc lộ 1 và cao tốc, dài 9 km, đạt tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 60: đoạn trong vùng dài 3,38 km trong khu vực thành phố Mỹ Tho, hoàn thành nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 62: từ thị xã Tân An đến Cửa khẩu Mộc Hóa, dài 77 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

- Đường Hồ Chí Minh (quốc lộ 14 và tuyến N2): đoạn trong vùng dài khoảng 280 km, trước mắt tập trung mở mới và nâng cấp các đoạn Tân Cảnh – Chơn Thành, Chơn Thành – Đức Hòa, Mỹ An – Vàm Cống, đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe, hoàn chỉnh tuyến và từng bước xây dựng các đoạn theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với quy hoạch được duyệt và khả năng nguồn vốn.

#### Đường vành đai thành phố Hồ Chí Minh:

- Đường vành đai 3: theo hướng từ nút giao cao tốc liên vùng phía Nam (Nhơn Trạch) – khu vực Ngã ba đường Tân Vạn – đường vành đai (thành phố Biên Hòa) – thị trấn Búng (tỉnh Bình Dương) – phía Bắc thị trấn Hóc Môn – đường Thanh Niên (dọc kênh An Hạ, gần nông trường Nhị Xuân, nông trường Lê Minh Xuân) – đường cao tốc (thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương) nối vào nút giao Chợ Đệm (huyện Bình Chánh), dài 89,3 km, quy mô xây dựng 6 – 8 làn xe.

- Đường vành đai 4: theo hướng từ khu đô thị Phú Mỹ (giao đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu) – Trảng Bom (quốc lộ 1) – Cầu Thủ Biên (qua sông Đồng Nai) – Bến Cát – Cầu Phú Thuận (qua sông Sài Gòn) – Củ Chi (quốc lộ 22) – thị trấn Hậu Nghĩa – Hòa Khánh – song song đường tỉnh 380 (thành phố Hồ Chí Minh) – Bến Lức (đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương – Khu công nghiệp Long Hiệp (quốc lộ 1) – quốc lộ 50 – Khu công nghiệp cảng Hiệp Phước, dài 196,5 km, quy mô xây dựng 6 – 8 làn xe.

#### Các trục đường chức năng:

- Đường hành lang biên giới (quốc lộ 14C kéo dài và tuyến N1): hoàn thiện xây dựng và nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô 2 làn xe, trong đó tuyến quốc lộ 14C kéo dài nằm trong vùng khoảng 332 km qua ba tỉnh Bình Phước, Tây Ninh và Long An; tuyến bắt đầu từ Bù Gia Mập (ranh giới tỉnh Đắk Nông) – Ngã 3 Lộc Tấn – Lộc Thịnh – Minh Đức – Kà Tum – Tân Thanh – Thành Long – giao tuyến N1 (Đông Thành – tỉnh Long An) và tuyến N1 dài khoảng 105 km từ Đông Thành (tỉnh Long An) đến địa giới tỉnh Đồng Tháp.

- Tuyến đường bộ ven biển: đoạn trong vùng dài 197 km, từ tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu – thành phố Hồ Chí Minh – tỉnh Tiền Giang trên cơ sở sử dụng hệ thống đường bộ hiện có; tuyến không liên thông do có các cửa sông lớn nên bị ngắt quãng tại địa phận thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Tiền Giang gồm: qua tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu: đoạn Bình Châu – đường cao tốc liên vùng phía Nam (dựa trên tuyến quốc lộ 51, các tuyến đô thị, đường tỉnh 965, đường liên cảng ... dài 140,5 km, tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV và đường đô thị; qua thành phố Hồ Chí Minh: từ Hưng Thạnh đến Đồng Hòa (đường duyên hải), dài 12,5 km, tiêu chuẩn đường đô thị; qua tỉnh Tiền Giang (đoạn 1): từ Mỹ Xuân (quốc lộ 50) đến Nghĩa Chí, dài 33 km, tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV (xây dựng mới dựa trên một số tuyến đường huyện và liên xã); đoạn 2: mở mới từ bến đò Bà Lắm đến bến đò Bà Từ, dài 9 km, tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV.

- Đường liên cảng Cái Mép Thị Vải: từ cảng tổng hợp container Cái Mép Hạ (huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu) đến cảng Phước An (huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai), dài 21,3 km, quy mô xây dựng 6 làn xe.

- Đường liên cảng Đồng Nai: từ khu công nghiệp Ông Kèo (tại Rạch Chà Là Lớn) đến cảng tổng hợp Việt Thuận Thành (huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai), dài 15,2 km, quy mô xây dựng 4 – 6 làn xe.

- Đường Mỹ Phước – Tân Vạn: từ Mỹ Phước đến Tân Vạn (tỉnh Bình Dương), dài 26,7 km, quy mô 6 làn xe.

- Đường Gò Găng – Long Sơn: từ đảo Gò Găng sang đảo Long Sơn (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu), dài 4,962 km, quy mô 4 làn xe và cầu Chà Và dài 1.152 m.

Trên tất cả các tuyến quốc lộ qua đô thị, từng bước mở rộng các đoạn qua khu đô thị, khu đông dân cư phù hợp với quy hoạch được duyệt; xây dựng các đoạn tuyến tránh tại các đô thị cần thiết; xem xét nâng cấp một số đường tuyến tỉnh lên thành quốc lộ phù hợp với nhu cầu thực tế và các tiêu chí của quốc lộ được quy định tại Luật Giao thông đường bộ.

#### b) Đường sắt

Cải tạo tuyến đường sắt hiện có:

Đường sắt Bắc – Nam: đoạn trong vùng dài 110 km. Nâng cấp, hoàn thiện và hiện đại hóa đưa vào tiêu chuẩn cấp 1 đường sắt quốc gia trước năm 2020.

Các tuyến đường sắt xây dựng mới:

- Đường sắt đầu mối thành phố Hồ Chí Minh: đoạn Trảng Bom – Bình Triệu, dài 48 km, tránh Biên Hòa về phía Nam; đường vành đai phía Tây (An Bình – Tân Kiên), dài 31 km, đường đôi, khổ 1.435 mm, điện khí hóa; đoạn đi trên cao Bình Triệu – Hòa Hưng – Tân Kiên, dài 16 km, đường đôi, khổ 1.435mm, điện khí hóa.

- Đường sắt tốc độ cao Biên Hòa – Vũng Tàu: dài 79 km, đường đôi, khổ 1.435 mm, điện khí hóa, có kết nối với các cụm cảng Bến Bình – Sao Mai và Thị Vải – Cái Mép.

- Nghiên cứu xây dựng mới đường sắt tốc độ cao thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ: dài 191,3 km, đoạn nằm trong vùng dài khoảng 65 km, đường đôi, khổ 1.435 mm, điện khí hóa.

- Nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt Dĩ An – Lộc Ninh và kết nối Campuchia để nối kết các nước trong khu vực ASEAN dài 128,5 km; dự kiến xây dựng đường cấp 1, đường đơn, có tính đến phát triển thành đường đôi.

- Nghiên cứu xây dựng mới đường sắt vào cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu: Thị Vải – Cái Mép, Bến Đình – Sao Mai, dài khoảng 15 km; vào cảng Hiệp Phước dài khoảng 35 km.

- Nghiên cứu xây dựng đường sắt cao tốc Bắc – Nam khi có nhu cầu và nguồn vốn vào thời điểm thích hợp với đường sắt đôi, khổ đường 1.435 mm, điện khí hóa. Dự kiến xây dựng trước đoạn Nha Trang – thành phố Hồ Chí Minh, đoạn nằm trong vùng dài khoảng 74 km.

- Nghiên cứu xây dựng mới đường sắt liên vùng thành phố Hồ Chí Minh: Tân Thới Hiệp – Trảng Bàng, dài 33 km và Thủ Thiêm – Nhơn Trạch – cảng hàng không Long Thành, dài 30 km, đường đôi, khổ 1.435 mm, điện khí hóa.

- Hình thành mạng đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh và phát triển các tuyến đường sắt vận chuyển khách nội – ngoại ô thành phố Hồ Chí Minh.

### c) Đường biển

#### Cảng biển

- Cảng Vũng Tàu (Bà Rịa – Vũng Tàu): cảng cửa ngõ quốc tế, tổng hợp quốc gia, loại IA, gồm các khu bến chức năng chính:

Khu bến Cái Mép, Sao Mai – Bến Đình: khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa cho tàu 80.000 ÷ 100.000 DWT (6.000 ÷ 8.000 TEU), công suất 55 ÷ 60 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 75÷80 triệu tấn/năm vào năm 2020.

Khu bến Phú Mỹ, Mỹ Xuân: chủ yếu làm hàng tổng hợp container cho tàu 50.000 ÷ 80.000 DWT (4.000 ÷ 6.000 TEU), công suất 20 ÷ 25 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 25÷30 triệu tấn/năm vào năm 2020, có một số bến chuyên dùng phục vụ cơ sở công nghiệp, dịch vụ ven sông.



Khu bến Long Sơn: chức năng chính là chuyên dùng của liên hợp lọc hóa dầu với bến phao nhập dầu thô cho tàu 300.000 DWT; bến cho tàu 30.000÷50.000 DWT nhập nguyên liệu khác và xuất sản phẩm; công suất 20÷22 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 28÷30 triệu tấn/năm vào năm 2020; vùng bờ phía Đông Nam dành để xây dựng bến làm hàng tổng phục vụ cho phát triển lâu dài của khu vực.

Khu bến sông Dinh: chuyên dùng phục vụ khai thác dầu khí, đóng sửa chữa dàn khoan biển và tổng hợp địa phương, bến cho tàu 5.000÷30.000 tấn, công suất 3,5÷3,8 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 4,5÷5 triệu tấn/năm vào năm 2020.

Bến khách tại Sao Mai – Bến Đình: đầu mối tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế đến 100.000 GRT cho toàn vùng.

- Cảng thành phố Hồ Chí Minh: cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực, loại I, gồm các khu bến chức năng chính:

Khu bến Hiệp Phước (trên sông Soài Rạp) là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp container cho tàu 50.000 DWT (4.000TEU), công suất 18÷20 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 45÷50 triệu tấn/năm vào năm 2020; có một số bến chuyên dùng cho tàu trọng tải 20.000÷30.000 DWT phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp.

Khu bến Cát Lái (trên sông Đồng Nai) là khu làm hàng container chính của cảng trong giai đoạn trước mắt cho tàu 20.000 ÷ 30.000 DWT.

Khu bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè: di dời chuyển đổi công năng theo Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12 tháng 8 năm 2005 của Thủ tướng Chính phủ, cải tạo nâng cấp (không mở rộng) các bến trên sông Nhà Bè cho tàu đến 30.000 DWT; xây dựng mới bến tàu khách cho tàu đến 50.000 GRT tại Phú Thuận (hạ lưu cầu Phú Mỹ); chuyển đổi một phần bến Khánh Hội làm bến khách nội địa và trung tâm dịch vụ hàng hải.

- Cảng Đồng Nai: cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, loại I, gồm các khu bến chính:

Khu bến Phước An, Gò Dầu (trên sông Thị Vải) là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp cho tàu đến 60.000DWT (khu Phước An, Mỹ Xuân), 30.000 DWT (khu Gò Dầu), công suất 6,5÷8 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 15÷18 triệu tấn/năm vào năm 2020; có một số bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp ven sông.

Khu bến Phú Hữu, Nhơn Trạch (trên sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu) là khu bến chuyên dùng, có một số bến tổng hợp cho tàu 10.000÷30.000 DWT, công suất 4,5÷6 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 10÷12 triệu tấn/năm vào năm 2020.

- Khu bến Cần Giuộc (Long An), Gò Công (Tiền Giang) trên sông Soài Rạp: chức năng chung là bến vệ tinh của cảng đầu mối khu vực thành phố Hồ Chí Minh gồm các bến tổng hợp và chuyên dùng cho tàu 20.000÷50.000 DWT và 70.000 DWT với mớn; công suất 2÷2,5 triệu tấn/năm vào năm 2015 và 5÷6 triệu tấn/năm vào năm 2020; tiến trình xây dựng phù hợp với yêu cầu phát triển cụ thể của tỉnh và các khu công nghiệp ven sông.

- Một số bến chuyên dùng, vệ tinh: cho các cảng chính như bến chuyên dùng cho tàu khách, tàu hàng 5.000÷10.000 DWT tại Côn Đảo, cảng Tiền Giang trên sông Tiền và các cảng tổng hợp vệ tinh nhỏ trên các nhánh sông Soài Rạp, Lòng Tàu, Đồng Nai, sông Tiền ...

#### Luồng vào cảng

- Luồng sông Lòng Tàu qua Vịnh Gành Rái: cải tạo một số đoạn cong gấp, duy trì độ sâu luồng Lòng Tàu cho tàu trọng tải 30.000 DWT ra vào.

- Luồng sông Soài Rạp: nạo vét, nâng cấp luồng Soài Rạp, từ biển đến Bình Khánh cho tàu 50.000 DWT và 4.000 TEU ra vào, cải tạo một số đoạn cong gấp, duy trì độ sâu luồng Lòng Tàu cho tàu trọng tải 30.000 DWT ra vào. Trước mắt độ sâu đáy luồng đến -12,0m.

- Luồng Sông Thị Vải – Cái Mép: nạo vét, nâng cấp đoạn luồng từ biển đến khu Bến Đình – Sao Mai cho tàu 100.000 DWT và tàu container 8.000 TEU; vào khu bến Cái Mép cho tàu 80.000 DWT và tàu container đến 6.000 TEU; trước mắt độ sâu đáy luồng tàu đến -14,0m sau đó là -16,0m. Nâng cấp đoạn luồng sông Thị Vải đến khu bến Phước An – Đồng Nai cho tàu trọng tải 60.000 DWT và tàu container 4.000 TEU; vào khu bến Gò Dầu cho tàu 30.000 DWT; trước mắt độ sâu đáy luồng đến -12,0m.

- Luồng Sông Dinh: hoàn chỉnh hệ thống phao tiêu, báo hiệu hàng hải theo hướng hiện đại đảm bảo an toàn chạy tàu.

- Luồng Sông Tiền qua cửa Tiểu và cửa Hàm Luông: nạo vét thường xuyên kết hợp với công trình chỉnh trị và dịch chuyển phao dẫn luồng cho tàu trọng tải 5.000 DWT ra vào khi triều cao.

#### Cảng cạn

- Khu vực Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh: xây dựng các cảng cạn với công suất thông qua khoảng 6 triệu TEU/năm, phục vụ hàng hóa chủ yếu qua cụm cảng Bà Rịa – Vũng Tàu và thành phố Hồ Chí Minh.

- Khu vực Tây Nam thành phố Hồ Chí Minh: hình thành các cảng cạn với công suất thông qua khoảng 1,7 triệu TEU/năm, phục vụ hàng hóa chủ yếu qua cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa – Vũng Tàu và cảng Tiền Giang.

#### d) Đường thủy nội địa

##### Luồng tuyến tàu sông

- Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Sa Đéc – Lấp Vò): chiều dài toàn tuyến 320 km, trong đó đoạn trong vùng dài 122 km, đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua Kênh Tháp Mười): chiều dài toàn tuyến 288 km, trong đó đoạn trong vùng dài 76 km. Nâng cấp cải tạo tuyến đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến Sài Gòn - Cà Mau (qua kênh Xà No) chiều dài toàn tuyến 336 km, đoạn nằm trong vùng dài 102 km, đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến Sài Gòn – Bến Kéo (Tây Ninh): dài 170 km, quy hoạch nâng cấp chung toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến Sài Gòn – Bến Súc: dài 90km, đảm bảo tuyến đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến cảng Sài Gòn – Mộc Hóa (Long An): giữ cấp hiện tại, đảm bảo cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến cảng Sài Gòn – Hiếu Liêm (sông Đồng Nai): dài 90 km. Tiếp tục phá đá ngầm và thanh thải chướng ngại vật trên luồng, thay thế các cầu đường bộ có tĩnh không chưa tương ứng với cấp sông quy hoạch; đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến kênh Chợ Gạo: dài 28,5 km từ sông Vàm Cỏ Đồng Nai đến sông Tiền (Tiền Giang). Hoàn thành nâng cấp, cải tạo nạo vét lòng sông cấp II kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Cải tạo, nâng cấp các tuyến sông khác: Mộc Hóa – Hà Tiên đạt cấp IV; kênh Phước Xuyên – kênh 28 đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Hình thành tuyến vận tải ven biển: Sài Gòn – Cà Mau và Vũng Tàu – Thị Vải – đồng bằng sông Cửu Long.

### Cảng thủy nội địa

Nâng cấp 03 cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh: cảng Phú Định, cảng Nhơn Đức và cảng Long Bình, tiếp nhận tàu đến 3.000 DWT, công suất đến năm 2020 là 1,5 triệu tấn/năm.

Xây mới cảng Tân An (Long An) cho tàu cỡ 500÷5.000 DWT.

Đầu tư chiều sâu, nâng cấp các cảng, bến thủy nội địa địa phương hiện có cho các cỡ tàu 500÷1.000 DWT, xây dựng, nâng cấp một số cảng khách cho tàu 100÷250 ghế.

#### đ) Đường hàng không

- Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất: tiếp tục duy trì phát triển, quy mô đạt cấp 4E, công suất 25 triệu khách/năm và 350.000 tấn hàng/năm.

- Cảng hàng không quốc tế Long Thành: xây dựng và đưa vào khai thác giai đoạn 1 gồm 02 đường cất hạ cánh; 01 mô-đun nhà ga (công suất 25÷30 triệu khách/năm), hệ thống đường lăn, sân đỗ máy bay và các công trình phụ trợ đồng bộ. Tiếp tục đầu tư mở rộng theo các giai đoạn nhằm thay thế vai trò của cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và trở thành cảng hàng không quốc tế lớn nhất phía Nam, quy mô đạt cấp 4F với tổng công suất 80÷100 triệu khách/năm.

- Cảng hàng không nội địa Côn Sơn: nâng cấp với quy mô đạt cấp 4C, công suất 500.000 khách/năm và 2.000 tấn hàng/năm.

- Cảng hàng không nội địa Vũng Tàu: quy mô đạt cấp 3C, công suất 100.000 khách/năm và 500 tấn hàng/năm, chủ yếu cho loại máy bay phục vụ khai thác du lịch, dầu khí. Nghiên cứu xây dựng cảng hàng không Gò Găng để thay thế.

#### e) Giao thông đô thị và giao thông địa phương

Phát triển giao thông đô thị và địa phương theo quy hoạch được duyệt.

### 3. Các công trình ưu tiên đầu tư.

Các công trình ưu tiên đầu tư là các công trình nhằm giải quyết ùn tắc, đáp ứng yêu cầu kết nối đồng bộ mạng lưới hạ tầng giao thông, là động lực phát triển cho vùng và cần đầu tư trong giai đoạn 2011-2015.

### 4. Dự kiến quỹ đất

Dự kiến quỹ đất dành cho hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia vùng kinh tế trọng điểm phía Nam bao gồm: đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, cảng sông, các nhà ga bến bãi ... (không tính đến giao thông đô thị và giao thông địa phương) đến 2020 khoảng 120.000 ha, chiếm 4% diện tích vùng.

## IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

### 1. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh dịch vụ vận tải.

- Tổ chức vận tải hợp lý và nâng cao chất lượng dịch vụ; ưu tiên phát triển vận tải container, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải; tổ chức các đầu mối vận tải, đặc biệt tại khu vực thành phố Hồ Chí Minh, giảm thiểu lượng xe trung chuyển đi vào trung tâm thành phố gây ùn tắc giao thông.

- Ưu tiên phát triển vận tải hành khách đô thị, đặc biệt là vận tải khối lượng lớn, đồng thời kiểm soát sự phát triển phương tiện cá nhân.

- Đổi mới phương tiện, công nghệ, trang thiết bị dịch vụ vận tải sử dụng năng lượng sạch, tiết kiệm năng lượng, an toàn và bảo vệ môi trường.

### 2. Giải pháp, chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

- Cải thiện môi trường đầu tư, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút mạnh các nguồn vốn quốc tế.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực, chú trọng nguồn nội lực tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước, từ nhiều thành phần kinh tế, dưới nhiều hình thức: ngân sách nhà nước (bao gồm cả ODA), phát hành trái phiếu, xây dựng – khai thác – chuyển giao (BOT); hợp tác công tư (PPP), chuyển nhượng quyền kinh doanh khai thác, khai thác quỹ đất và các dịch vụ liên quan ... để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Ứng dụng các công nghệ mới tiên tiến và vật liệu mới trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

- Giai đoạn đến 2015 tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải và giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông.

- Tăng cường công tác quản lý bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, dành phần vốn thích đáng cho công tác bảo trì, sớm hình thành quỹ bảo trì đường bộ.

### 3. Các giải pháp chính sách đảm bảo an toàn giao thông

- Triển khai tích cực, đồng bộ các giải pháp giảm thiểu tai nạn giao thông. Nâng cao hiểu biết, ý thức chấp hành luật, đồng thời xử lý nghiêm các vi phạm luật giao thông.

- Tổ chức thẩm định an toàn giao thông đối với tất cả các công trình nâng cấp và xây dựng mới, tăng cường áp dụng các công nghệ hỗ trợ và kiểm soát giao thông tiên tiến.

- Nâng cấp chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển phương tiện vận tải, chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới.

#### 4. Giải pháp, chính sách bảo vệ môi trường

- Quản lý chặt chẽ các dự án phát triển giao thông vận tải từ giai đoạn quy hoạch phải đồng bộ với quy hoạch các vùng sinh thái, các khu bảo tồn thiên nhiên. Nếu có các vấn đề về môi trường, cần đánh giá quyết định nên hay không nên xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và nếu xây dựng phải xác định các biện pháp bảo vệ môi trường tự nhiên cũng như môi trường xã hội, hạn chế gây thiệt hại đến hệ sinh thái và môi trường sống ở mức thấp nhất.

- Sử dụng các kỹ thuật và công nghệ tiên tiến trong việc thi công các công trình giao thông; trồng cây xanh ven đường để chống bụi và giảm tiếng ồn.

- Kiểm soát chất lượng phương tiện và nhiên liệu, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; khuyến khích sử dụng phương tiện và nhiên liệu sạch.

- Chủ động ứng phó có hiệu quả với biến đổi khí hậu tác động đến kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

#### **Điều 2.** Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong vùng tổ chức quản lý và triển khai thực hiện quy hoạch. Trong quá trình thực hiện, tiến hành xem xét, đánh giá để điều chỉnh bổ sung kịp thời, đáp ứng yêu cầu thực tế.

2. Giao các Bộ, ngành, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong vùng tiến hành rà soát điều chỉnh các quy hoạch phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng, đồng thời phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành và các địa phương khác trong quá trình thực hiện quy hoạch, đảm bảo quy hoạch được triển khai đồng bộ, tạo được hệ thống giao thông vận tải liên hoàn, liên kết nhằm nâng cao năng lực toàn mạng.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 10 tháng 3 năm 2011.

**Điều 4.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

***Nơi nhận:***

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VPBCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- UB Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5b)

**THỦ TƯỚNG**

**(đã ký)**

**Nguyễn Tấn Dũng**

**Phụ lục**  
**DANH MỤC CÔNG TRÌNH/DỰ ÁN ƯU TIÊN**  
**VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA NAM**  
*(Ban hành kèm theo Quyết định số 06/2011/QĐ-TTg*  
*ngày 24 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ)*

<b>TT</b>	<b>Tên công trình/dự án</b>	<b>Quy mô</b>
<b>A</b>	<b>ĐƯỜNG BỘ</b>	
<b>I</b>	<b>Đường cao tốc</b>	
1	Thành phố Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây	4 – 6 làn xe
2	Trung Lương – Mỹ Thuận	4 làn xe
3	Biên Hòa – Vũng Tàu	6 làn xe
4	Bến Lức – Long Thành	6 – 8 làn xe
5	Dầu Giây – Phan Thiết	4 – 6 làn xe
<b>II</b>	<b>Đường quốc lộ</b>	
1	Mở rộng quốc lộ 51	Cấp I, 6 làn xe
2	Quốc lộ 1 (nâng cấp mở rộng, xây tuyến tránh Biên Hòa, Cai Lậy, Tân An)	Cấp III – Cấp II, 2 – 4 làn xe
3	Quốc lộ 50 (đoạn Gò Công – Mỹ Tho và xây cầu Mỹ Lợi)	Cấp III, 2 làn xe
4	Quốc lộ 22B	Cấp III - Cấp II, 2 – 4 làn xe
5	Đường Hồ Chí Minh (quốc lộ 14 đoạn Cây Chanh – Chơn Thành)	Cấp III, 2 làn xe
6	Quốc lộ 14C kéo dài	Cấp IV, 2 làn xe
7	Đường N1 (Mỏ Vẹt – Bình Hiệp)	Cấp IV, 2 làn xe
<b>III</b>	<b>Đường vành đai thành phố Hồ Chí Minh</b>	
1	Vành đai III – thành phố Hồ Chí Minh	6 – 8 làn xe
2	Vành đai IV – thành phố Hồ Chí Minh	6 – 8 làn xe
<b>IV</b>	<b>Đường khác</b>	
1	Đường liên cảng Thị Vải – Cái Mép	6 làn xe
2	Đường liên cảng Đồng Nai	4 – 6 làn xe
3	Đường Gò Găng – Long Sơn	4 làn xe
4	Mỹ Phước – Tân Vạn	6 làn xe
<b>B</b>	<b>ĐƯỜNG SẮT</b>	
1	Nâng cấp cải tạo đường sắt đầu mối hiện có	Cấp I,
2	Đường sắt đầu mối thành phố Hồ Chí Minh	Đường đôi, khổ



		1435mm
3	Biên hòa – Vũng Tàu	Đường đôi, khổ 1435mm
4	Bình Triệu – Hòa Hưng – Tân Kiên	Đường đôi, khổ 1435mm
5	Đường sắt nội đô thành phố Hồ Chí Minh (1, 2, 3a, 3b, 5)	LRT, Metro
<b>C</b>	<b>ĐƯỜNG BIỂN</b>	
1	Cảng tổng hợp, Container	
-	Khu cảng Vũng Tàu	
-	Khu cảng thành phố Hồ Chí Minh	
-	Khu cảng Đồng Nai	
2	Các bến khách tại thành phố Hồ Chí Minh, Vũng Tàu	10.000 GRT
3	Luồng vào cảng	
-	Thị Vải – Cái Mép (cảng Vũng Tàu)	Đến 100.000 DWT và 8.000 TEU
-	Soài Rạp – cảng thành phố Hồ Chí Minh	Đến 50.000 DWT và 4.000 TEU
<b>D</b>	<b>ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA</b>	
<b>I</b>	<b>Luồng tuyến tàu sông</b>	
1	Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Sa Đéc – Lấp Vò)	Cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa
2	Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua Kênh Tháp Mười)	Cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa
3	Kênh chợ gạo	Cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa
4	Tuyến Sài Gòn – Cà Mau (qua kênh Xà No)	Cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa
<b>II</b>	<b>Cảng sông</b>	
1	Cảng hàng hóa cấp tỉnh	
2	Cảng hành khách cấp tỉnh	
3	Cảng bên cấp huyện	
<b>Đ</b>	<b>ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG</b>	
1	Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất	25 triệu khách/năm
2	Cảng hàng không quốc tế Long Thành	