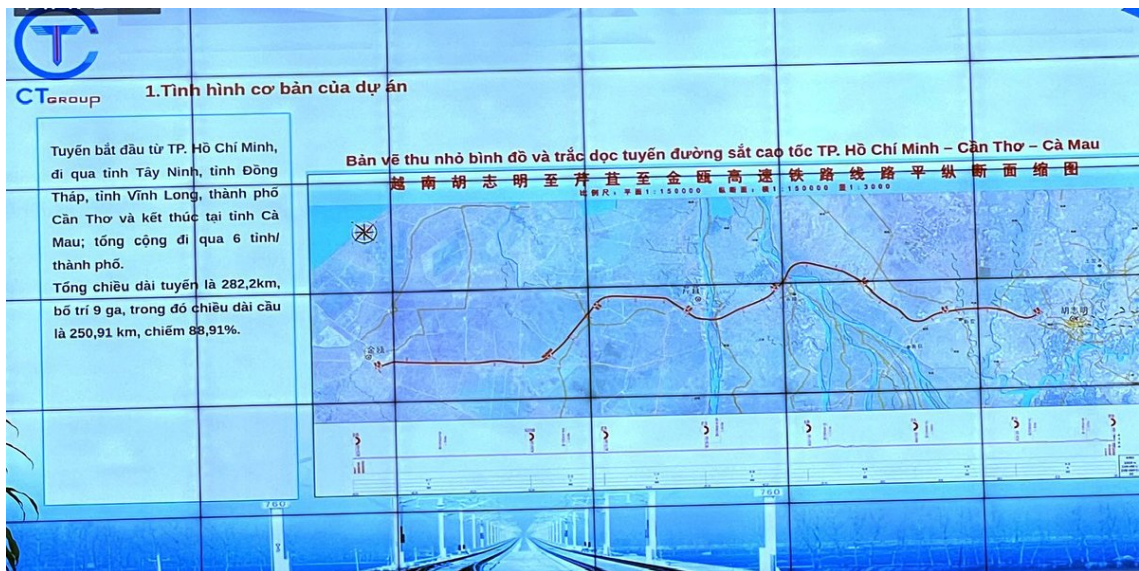


Đề nghị tuyến đường sắt chuyên dụng kết nối tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ đến Cảng Trần Đề

14:07 22/08/2026

Ông Lê Công Lý, Phó Chủ tịch Thường trực UBND TP. Cần Thơ vừa ký ban hành Công văn số: 4725/UBND-XDĐT Về việc xem xét, hỗ trợ đầu tư tuyến đường sắt chuyên dụng kết nối tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ đến khu vực Cảng Trần Đề bằng nguồn vốn ngân sách Trung ương, gửi: Bộ Xây dựng.



Phác thảo Tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh-Cần Thơ-Cà Mau

Theo Công văn UBND TP. Cần Thơ, cho biết: Theo điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Bộ Xây dựng phê duyệt tại Quyết định số 1061/QĐ-BXD ngày 29 tháng 6 năm 2026 và Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Bộ Xây dựng phê duyệt tại Quyết định số 590/QĐ-BXD ngày 13 tháng 5 năm 2025, có định hướng quy hoạch cảng biển Cần Thơ quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt và định hướng quy hoạch Bến cảng ngoài khơi Trần Đề (Cảng Trần Đề) nằm ngoài khơi bờ biển hiện hữu, tại cửa biển Trần Đề, xã Trần Đề, TP. Cần Thơ, với quy mô từ 02 cầu cảng đến 04 cầu cảng tổng chiều dài từ 800 m đến 1.600

m; trọng tải tàu tổng hợp, container trọng tải đến 100.000 tấn, tàu hàng rời trọng tải đến 160.000 tấn, tàu khách quốc tế đến 225.000 GT ngoài khơi cửa Trần Đề; hoặc các tàu có trọng tải lớn hơn khi đủ điều kiện, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 24,6 triệu tấn đến 32,5 triệu tấn.

Theo Quy hoạch TP. Cần Thơ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại Quyết định số 3639/QĐ-UBND ngày 31 tháng 12 năm 2025 của UBND TP. Cần Thơ, trên cơ sở cập nhật các định hướng quy hoạch phát triển Cảng Trần Đề và thành phố tiếp tục định hướng phát triển Khu kinh tế Trần Đề với quy mô diện tích khoảng 40.000 ha thuộc địa bàn các xã: Vĩnh Hải, Liêu Tú, Lịch Hội Thượng, Trần Đề, Tài Văn, Tân Thạnh, Đại Ngãi, Trường Khánh, Long Phú và phường Khánh Hòa (khu vực ven biển, lấn biển), với mục tiêu hình thành khu kinh tế tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực, có hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại, gắn với bảo vệ môi trường và bảo đảm quốc phòng, an ninh; đóng vai trò là cực tăng trưởng, đầu tàu phát triển phía Đông Nam TP. Cần Thơ và vùng đồng bằng sông Cửu Long, là đầu mối giao thương hàng hải quốc tế thông qua Cảng Trần Đề.

Để phát huy hiệu quả đầu tư, khai thác đồng bộ tiềm năng, lợi thế của khu vực, đòi hỏi phải có hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông kết nối đa phương thức (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải) đồng bộ, đảm bảo năng lực trung chuyển hàng hóa thông suốt giữa cảng biển, khu kinh tế với các vùng sản xuất, tiêu thụ trong khu vực và cả nước. Trong quy hoạch TP. Cần Thơ này, thành phố tiếp tục cập nhật hướng tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau và định hướng quy hoạch nhà Ga Cần Thơ với quy mô khoảng 60 ha; bố trí quỹ đất khoảng 50 ha dành cho phát triển hạ tầng logistics và bố trí quỹ đất khoảng 1.000 ha dự kiến phát triển đô thị gắn với nhà ga, đường sắt. Đồng thời, bổ sung định hướng quy hoạch 01 tuyến đường sắt chuyên dụng kết nối tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau đến Cảng Trần Đề và 04 tuyến đường sắt đô thị.



Phối cảnh Cảng Trần Đề

Trong giai đoạn hiện nay, TP. Cần Thơ và tỉnh An Giang đang triển khai xây dựng tuyến cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (CT.34), dự kiến hoàn thành trong năm 2027 và Bộ Xây dựng đang triển khai nghiên cứu chuẩn bị đầu tư tuyến cao tốc 02 tuyến thành phố Hồ Chí Minh - Vĩnh Long - Cần Thơ - Cà Mau (CT.33) và Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu (CT.35). Việc đầu tư hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng kết nối đến Cảng Trần Đề và Khu kinh tế Trần Đề, sẽ góp phần giải quyết bài toán ứng phó với biến đổi khí hậu trong thời gian tới, khi hệ thống kết cấu hạ tầng được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, đồng bộ (đê, kè chống sạt lở, biển; hạ tầng cảng biển, hạ tầng giao thông kết nối đa phương thức...), sẽ hình thành nên một nền tảng hạ tầng vững chắc, có khả năng chống chịu trước tác động của nước biển dâng, xâm nhập mặn, sạt lở bờ sông, bờ biển. Đồng thời, hệ thống hạ tầng cảng biển, đường sắt, đường bộ cao tốc, đường thủy nội địa được đầu tư đồng bộ sẽ tạo thành đầu mối giao thông kết nối đa phương thức thuận lợi, giúp việc vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu của cả vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) không còn phải trung chuyển qua các cảng biển khu vực Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải như hiện nay, mà có thể đi thẳng ra các tuyến hàng hải quốc tế, rút ngắn thời gian, giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa nông sản, thủy sản của toàn vùng khi giao thương với các nước trong khu vực và trên thế giới.

Đồng thời, Bộ Xây dựng đang triển khai lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ, với tổng chiều dài tuyến khoảng 175,2 km, đi qua địa bàn 05 tỉnh, thành phố gồm: TP. Hồ Chí Minh, Tây Ninh, Đồng Tháp, Vĩnh Long và TP. Cần Thơ.

Trên cơ sở đó, để hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông kết nối đa phương thức (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải) đồng bộ, bảo đảm năng lực trung chuyển hàng hóa thông suốt giữa Cảng Trần Đề, Khu kinh tế Trần Đề với các vùng sản xuất, tiêu thụ trong khu vực, tạo động lực thu hút nhà đầu tư quan tâm và đảm bảo mục tiêu phát triển khu bến Trần Đề thành cảng biển đặc biệt, đảm nhận vai trò cảng cửa ngõ vùng ĐBSCL tại Quyết định số 616/QĐ-TTg ngày 4 tháng 4 năm 2026 của Thủ tướng Chính phủ, UBND TP. Cần Thơ đề nghị Bộ Xây dựng xem xét, hỗ trợ bổ sung đầu tư tuyến đường sắt chuyên dụng kết nối tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ đến khu vực Cảng Trần Đề, với chiều dài khoảng 80km, điểm đầu nhà Ga Cần Thơ, điểm cuối khu vực Cảng Trần Đề vào dự án đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ đang được triển khai lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi từ nguồn vốn ngân sách Trung ương.

Huỳnh Biển