

Đề KT-XH đồng bằng sông Cửu Long phát triển bền vững

Thiếu kết nối cho quá trình phát triển

ĐBSCL có các hệ thống giao thông huyết mạch gồm trục chính, trục dọc, trục ngang, sân bay, cảng biển, cảng sông, nhiều cầu lớn được đầu tư xây dựng nhằm giảm ách tắc, rút ngắn thời gian lưu thông. Thời gian qua, đã có trên 10 tuyến quốc lộ đi qua các tỉnh, thành ĐBSCL được xây mới, với tổng chiều dài hơn 2.500 km, xây mới gần 70 tuyến tỉnh lộ, với 9.117 km, nâng cấp 23.218 km đường các loại, xây dựng 11.453 cầu, kết nối với hệ thống quốc lộ, toàn vùng đã xóa trên 4.000 cầu khỉ... Trên 630.000 tỷ đồng được đầu tư cho việc xây dựng các cơ sở hạ tầng, trong đó có trên 140.000 tỷ đồng từ ngân sách nhà nước, còn lại là vốn huy động từ các nguồn lực xã hội.

Ông Bùi Ngọc Sương, Phó Trưởng Ban chỉ đạo Tây Nam bộ cho rằng, thành tựu ấn tượng trong phát triển kinh tế - xã hội của ĐBSCL 10 năm qua chính là việc đầu tư phát triển các cơ sở hạ tầng giao thông. Bên cạnh đó, các lĩnh vực trọng điểm như: Thủy lợi phục vụ sản xuất nông nghiệp, y tế, giáo dục và đào tạo nguồn nhân lực... cũng được quan tâm đầu tư phát triển.



Trao giấy phép cho các nhà đầu tư vào ĐBSCL.

có đường ô tô đến trung tâm xã, chiếm tỷ lệ 11%), các cảng nằm dọc trên tuyến sông Tiền, sông Hậu; cảng biển Đại Ngãi, Hòn Chông chưa được đầu tư xây dựng... Về thủy lợi, chương trình ngọt hóa bán đảo Cà Mau và dự án thủy lợi Ba Lai (ĐBSCL) đang được triển khai.

Tại hội nghị Xúc tiến đầu tư ĐBSCL, các tỉnh, thành đã trao giấy chứng nhận đầu tư 11 dự án, với

ĐBSCL vẫn còn chưa biết chọn lĩnh vực trọng tâm, khâu đột phá giải quyết vấn đề bức xúc của vùng trong phát triển hạ tầng giao thông, thủy lợi mà thay vào đó là các tỉnh tự xây dựng danh mục đầu tư cơ sở hạ tầng riêng thiếu tính kết nối của mình,

Trong đó, việc công khai hóa và minh bạch trong quản lý, điều hành trong đầu tư cần phải được đẩy mạnh và thực thi một cách đồng bộ. Chúng ta cũng không thể bỏ qua việc đẩy mạnh việc liên kết giữa các địa phương trong vùng và liên kết vùng nhằm tạo sức mạnh tổng hợp, huy động các nguồn lực cho ĐBSCL phát triển...

Cũng theo ông Nguyễn Nội, nhà nước cần dành tỷ lệ ngân sách thích hợp và huy động các nguồn lực từ các thành phần kinh tế cho vùng ĐBSCL để đầu tư kết cấu hạ tầng. Kêu gọi vốn ODA, tiếp tục tranh thủ sự quan tâm hỗ trợ của các nhà tài trợ cho vùng để phát triển. Đối với nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), ĐBSCL nên định hướng thu hút đầu tư vào các dự án quy mô lớn, trọng điểm hiện nay của vùng, mang tính kết nối liên hoàn với các tỉnh, thành, trong đó cần đẩy mạnh nguồn vốn FDI vào các dự án cầu, cảng biển đã được quy hoạch và phê duyệt quyết định đầu tư...

Được biết, trong giai đoạn 2012 - 2015, vùng ĐBSCL sẽ tập trung hoàn thành nâng cấp 5 tuyến quốc lộ trục dọc chính (1A, N1, N2, ven biển, cao tốc TP.Hồ Chí Minh - Cần Thơ), các tuyến quốc lộ trục ngang

đào tạo nguồn nhân lực... cũng được quan tâm đầu tư phát triển. Nhờ được đẩy mạnh đầu tư các cơ sở hạ tầng giao thông đã giúp cho người dân trong vùng có điều kiện phát triển kinh tế, tăng cao thu nhập, cải thiện điều kiện sống. Tuy nhiên, tại Hội nghị Xúc tiến đầu tư ĐBSCL vừa được tổ chức tại TP Cần Thơ, nhiều DN trong và ngoài nước nhận xét kết cấu hạ tầng giao thông tuy được đầu tư, nhưng cơ bản vẫn còn yếu, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển, trong đó mạng lưới hạ tầng giao thông của vùng vẫn chưa phát huy được hết chức năng "đối ngoại" và kết nối với các vùng khác.

Theo đó, một số công trình trọng điểm về giao thông được xác định là trọng điểm như cầu Vàm Cống, tuyến đường cao tốc Trung Lương - Cần Thơ, tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh đi Mỹ Tho, đường ô tô đến trung tâm xã (hiện còn 144 xã chưa

đảo Cà Mau và dự án thủy lợi Ba Lai (Bến Tre) đầu tư chưa đồng bộ. Một số công trình trọng điểm triển khai còn chậm tiến độ như: Cầu Cần Thơ, các cầu (từ Cần Thơ đến Cà Mau), (từ Mỹ Thuận đến Vàm Cống), tuyến đường nối thị xã Vị Thanh - Cần Thơ,... Chính những trở ngại này mà hiện nay các nhà đầu tư rất ngần ngại khi đến ĐBSCL.

Ông Phạm Gia Túc, Phó Chủ tịch Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI), cho biết thêm, từ lâu DN và nhà đầu tư rất hy vọng và trông đợi nhiều vào các tuyến đường cao tốc được đầu tư đồng bộ để tạo sự thuận lợi cho việc đầu tư và kinh doanh tại vùng, nhưng sau khi một số dự án quy mô được đưa vào khai thác không lâu đã bộc lộ nhiều yếu kém, gây trở ngại rất lớn cho việc đầu tư phát triển và thu hút đầu tư vào vùng. Bên cạnh đó là việc các tỉnh, thành của

dầu từ 11 dự án, với tổng vốn đăng ký trên 4.695 tỷ đồng. Cũng tại đây, Ngân hàng Đầu tư phát triển (BIDV) đã ký 9 hợp đồng tín dụng cung ứng vốn lưu động, vốn trung và dài hạn cho 7 dự án, với tổng mức đầu tư gần 2.000 tỷ đồng, đồng thời công bố tiếp tục triển khai Chương trình tín dụng hỗ trợ xuất khẩu nông, thủy sản dành riêng cho vùng với mức lãi suất thấp hơn 2% so với lãi suất thông thường.

riêng thiếu tinh kết nối của mình, dẫn đến việc thiếu chiến lược thu hút đầu tư các nguồn lực bên ngoài.

Tận dụng thời cơ để tăng tốc

Đề sớm vực dậy cho giai đoạn mới, theo ông Nguyễn Nội, Phó Cục trưởng Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ KH&ĐT), ĐBSCL giờ đây cần phải xác định những khâu đột phá trong 10 năm tới, mà trước hết là tập trung đầu tư nhiều hơn nữa để phát triển hạ tầng đồng bộ, thống nhất, theo hướng ưu tiên đầu tư trước một bước cho hệ thống giao thông huyết mạch liên vùng. ĐBSCL cần thực hiện các chính sách và giải pháp nhằm cải thiện môi trường đầu tư, tạo điều kiện thuận lợi cho nhà đầu tư, tạo chuyển biến về chất lượng tăng trưởng, hiệu quả đầu tư và nâng cao khả năng cạnh tranh.

Thơ), các tuyến quốc lộ trục ngang đạt tiêu chuẩn cấp III, xây dựng đưa vào sử dụng các cầu: Cao Lãnh, Vàm Cống, Tắc Cậu, Năm Căn; xây dựng và nâng cấp các tuyến tỉnh lộ, huyện lộ quan trọng, hoàn thành việc cứng hóa 100% đường đến trung tâm xã, cụm xã, tận dụng ưu thế của vùng để đầu tư phát triển mạnh giao thông đường thủy, xây dựng các cảng, bến phà đường sông, nâng tỷ lệ lưu thông bằng đường thủy chiếm tỷ lệ ngày càng lớn trong giao thông của vùng; khảo sát nghiên cứu để xây dựng 1 cảng biển nước sâu phục vụ chung cho cả vùng. Mở rộng, nâng cấp cơ sở hạ tầng, nâng cao hiệu quả khai thác các cảng hàng không quốc tế (Cần Thơ, Phú Quốc) và nội địa (Cà Mau, Rạch Giá) để đến năm 2020 trở thành các cảng hàng không quốc tế và nội địa có tầm cỡ lớn khu vực ASEAN".

THIÊN KIM