

Đầu tư mạnh mẽ hạ tầng giao thông kết nối vùng ĐBSCL

Thứ bảy, 27/08/2016 15 giờ 41 GMT+0

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) được đánh giá có cơ sở hạ tầng giao thông còn yếu so với các vùng miền khác trên cả nước. Trong 5 năm qua, Trung ương đã quan tâm, đẩy mạnh đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông cho vùng, nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển. Do đó, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) phối hợp với Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ và các địa phương trong vùng xây dựng đề án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống logistics vùng ĐBSCL giai đoạn 2016-2020, với hơn 80 dự án dự kiến được triển khai nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội vùng này trong thời gian tới...

*** Đầu tư lớn nhưng chưa đồng bộ**

Phó Trưởng Ban Thường trực Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ, Sơn Minh Thắng, cho rằng: Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông là 1 trong 3 khâu đột phá của vùng ĐBSCL. Những năm qua, mặc dù còn nhiều khó khăn nhưng Nhà nước đã dành nhiều nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng GTVT cho vùng và đạt được nhiều kết quả quan trọng; nhất là qua thực hiện các quyết định của Thủ tướng Chính phủ có liên quan đến lĩnh vực GTVT và logistics (giải thích logistics) đã tạo ra diện mạo mới cho vùng ĐBSCL. Các tuyến quốc lộ được đầu tư nâng cấp, mở rộng; các trục dọc, trục ngang được hình thành, tạo thành mạng lưới giao thông liên hoàn. Nhiều cầu lớn, hệ thống đường thủy nội địa, đường biển, cảng biển, cảng hàng không quốc tế đã được triển khai xây dựng, hoàn thiện, đưa vào sử dụng tạo thuận lợi cho người dân đi lại và vận chuyển hàng hóa.



Thời gian qua, Trung ương đã quan tâm đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cho vùng ĐBSCL. Trong ảnh: Tuyến đường nội Vị Thanh (tỉnh

Hậu Giang) - TP Cần Thơ đưa vào sử dụng trong những năm gần đây đang phát huy hiệu quả.

Theo Bộ GTVT, giai đoạn 2010-2016, vùng ĐBSCL được đầu tư hoàn thành 46 dự án giao thông (trong đó riêng đường bộ có 39 dự án), với tổng vốn đầu tư khoảng 76.462 tỉ đồng. Nguồn vốn đầu tư chủ yếu từ trái phiếu Chính phủ (47%) và ngân sách Nhà nước (19%), các nguồn vốn đầu tư ngoài ngân sách còn chiếm tỷ lệ thấp và chủ yếu tập trung tại các dự án BOT đường bộ... Cơ cấu vốn đầu tư theo ngành cũng còn nhiều bất cập khi nguồn vốn đầu tư chủ yếu tập trung trong 2 lĩnh vực là đường bộ (chiếm 79%) và hàng hải (13%), trong khi đường thủy nội địa là thế mạnh của vùng thì chỉ chiếm hơn 1% tổng vốn đầu tư trong giai đoạn vừa qua... Trong vùng còn hơn 20 dự án đang được tiếp tục triển khai với tổng mức đầu tư khoảng 72.301 tỉ đồng... Kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng GTVT vùng ĐBSCL giai đoạn 2016-2020, ngoài việc tập trung nguồn vốn để hoàn thành các dự án đang triển khai, cần tập trung nguồn vốn để đầu tư các công trình trọng điểm nhằm hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng GTVT và nâng cao năng lực kết nối của vùng. Tổng số có 82 dự án dự kiến đầu tư mới với tổng mức đầu tư khoảng 104.636 tỉ đồng và tổng nhu cầu vốn đầu tư giai đoạn 2016-2020 là 91.581 tỉ đồng.

Theo Phó Trưởng Ban Thường trực Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ Sơn Minh Thắng, kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL đã được quan tâm đầu tư khá nhưng hiện vẫn còn điểm nghẽn và hệ thống logistics còn nhiều hạn chế; ít quan tâm đến đầu tư phát triển lĩnh vực đường thủy nội địa vốn là thế mạnh của vùng nên chưa phát huy hết năng lực hệ thống đường thủy nội địa và cảng biển, đáp ứng việc đi lại, vận chuyển hàng hóa, nhất là hàng nông sản... Đây là một trong những nguyên nhân cản trở quá trình phát triển chung của vùng ĐBSCL. Hướng tới, việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL cần xem xét đến tính liên tỉnh, liên vùng, nhất là trong điều kiện biến đổi khí hậu và nước biển dâng; thành lập các trung tâm logistics nhằm phục vụ yêu cầu phát triển. Quan tâm đến khai thác tốt tiềm năng, lợi thế của các phương thức vận tải, nhất là đường thủy nội địa và đường biển...

*** Nên chọn những dự án ưu tiên**

Thứ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Nguyễn Văn Hiếu cho rằng: Vùng ĐBSCL đăng ký nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2016-2020 là 91.000 tỉ đồng, trong đó vốn ngân sách Nhà nước khoảng 28.000 tỉ đồng. Nhưng trên cơ sở rà soát, đối với vùng ĐBSCL chỉ cân đối ngân sách được khoảng 3.700 tỉ đồng (chưa tính vốn trái phiếu Chính phủ), chiếm chỉ hơn 10% nhu cầu vốn đầu tư từ ngân sách Nhà nước. Còn vốn ODA, ĐBSCL chỉ dựa vào các dự án biến đổi khí hậu và phát triển xanh để kêu gọi vốn hỗ trợ. Do đó, giải pháp còn lại là huy động xã hội hóa bằng cơ chế chính sách đặc thù của Chính phủ dành riêng cho vùng. Trong đó chú ý tiếp tục thực hiện theo hình thức đầu tư BOT; đồng thời nên chủ động giao cho các địa phương đề xuất dự án trên cơ sở phù hợp quy hoạch

của các Bộ, ngành Trung ương, qua đó sẽ giải quyết được các tuyến đường kết nối với các cảng.

Theo Thứ trưởng Bộ Tài chính Nguyễn Hữu Chí, vốn ODA thời gian qua vay lãi suất chỉ 1,5-1,7% nhưng từ năm 2017 sẽ là 3,5%. Do đó, vay ODA sẽ khó khăn hơn và cần phải tính toán lại, chỉ nên ưu tiên cho những công trình có khả năng hoàn vốn và hiệu quả. Giữa 3 Bộ: Tài chính, GTVT, Kế hoạch và Đầu tư sẽ rà soát từng công trình, dự án để ưu tiên triển khai đầu tư xây dựng trong thời gian tới; trong đó rất cần chuyển động tuyến cao tốc Trung Lương – Cần Thơ, đẩy mạnh đầu tư cho giao thông thủy... Thứ trưởng Bộ Công Thương Đỗ Thắng Hải, cho biết: Bộ đang phối hợp với TP Cần Thơ tìm nhà đầu tư xây dựng trung tâm logistics tại thành phố. Trung tâm logistics này được xác định rất cần thiết để phục vụ phát triển vùng ĐBSCL trong thời gian tới. Trong điều kiện nguồn kinh phí Nhà nước hết sức hạn hẹp, cần thực hiện xã hội hóa, kêu gọi doanh nghiệp đầu tư xây dựng và khai thác, các địa phương tìm địa điểm xây dựng các trung tâm logistics. Các trung tâm logistics sẽ tập kết hàng hóa ĐBSCL để lưu thông đi các khu vực khác và đồng thời phục vụ xuất khẩu hàng hóa, nông sản của vùng. Ngoài ra, trong thời gian tới, việc xây dựng kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL cũng cần quy hoạch đồng bộ với các trung tâm logistics.

Theo Bí thư Tỉnh ủy Sóc Trăng Nguyễn Văn Thề, 5 năm tới và những năm tiếp theo, nhu cầu phát triển giao thông của vùng ĐBSCL rất cao. Hiện nay, vùng mới vận chuyển nguyên liệu chủ yếu là gạo, thủy sản và trái cây. Nhưng tới đây sẽ có thêm than cho các nhà máy nhiệt điện trong vùng và các mặt hàng mới khác như cơ khí, điện tử... do công nghiệp phát triển. Nguồn hàng đi vào ĐBSCL và xuất đi sẽ tăng rất cao trong thời gian tới. Do đó rất cần đẩy mạnh đầu tư phát triển giao thông để đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa vùng ĐBSCL. Trong đó, rất cần giải quyết cho được 2 trục dọc quan trọng, có ý nghĩa đối với phát triển vùng là: tuyến quốc lộ 1 (trong đó bao gồm tuyến cao tốc rất quan trọng với đồng bằng TP Hồ Chí Minh – Cần Thơ) và tuyến quốc lộ 60 (đi qua các đô thị lớn của các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Cà Mau)...

Tại Hội nghị chuyên đề về huy động nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống logistics vùng ĐBSCL mới đây, Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ, Trưởng Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ, nhấn mạnh: Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cho vùng ĐBSCL là những công trình, dự án trọng điểm mang tính kết nối giữa các tỉnh, thành trong vùng và vùng ĐBSCL với các vùng khác. Thời gian qua, vùng ĐBSCL còn nặng đầu tư cho đường bộ, đường thủy nội địa là thế mạnh của vùng nhưng đầu tư rất thấp và cần được quan tâm phát triển song song với phát triển cảng biển nước sâu cho vùng. Đối với đường sắt, đến năm 2020 nếu chưa đầu tư xây dựng được cũng phải hoàn thành bước nghiên cứu... Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ yêu cầu: Bộ GTVT tiếp thu các ý kiến đóng góp, nghiên cứu và tiếp tục hoàn thiện đề án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống logistics vùng ĐBSCL giai đoạn 2016-2020...

Giai đoạn 2016-2020:

- Về đường bộ dự kiến có 55 dự án; trong đó, quan trọng nhất là hoàn thiện 5 trục dọc qua vùng (tuyến N1, N2, quốc lộ 1, cao tốc TP Hồ Chí Minh-Cần Thơ-Cà Mau, hành lang ven biển); hoàn thành việc đầu tư nâng cấp các tuyến trục ngang (các tuyến quốc lộ: 30, 53, 54, 57, 61, 62, 63, 80, 91) đạt chuẩn đường cấp III quy mô 2 làn xe, hoàn thành xây dựng các cầu lớn (Vàm Cống, Cao Lãnh, Đại Ngãi và Rạch Miễu 2) và từng bước nâng cấp các cầu yếu trên quốc lộ.
- Về đường thủy nội địa, phát huy hiệu quả các dự án WB5, tiếp tục nâng cấp các tuyến vận tải thủy hiện có để đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật, từng bước giải quyết xử lý các cầu tĩnh không thấp ảnh hưởng đến hoạt động vận tải thủy nội địa trên các tuyến sông và kênh chính trong vùng.
- Về đường biển, hoàn thành dự án luồng vào cảng sông Hậu; nâng cấp cụm cảng Cái Cui thành cảng tổng hợp quốc gia; xây dựng cảng chuyên dùng nhập than cho các nhà máy nhiệt điện trong vùng; tiếp tục đầu tư nâng cấp hệ thống cảng và luồng tạo một cách đồng bộ và đáp ứng yêu cầu vận tải vùng.
- Về hàng không, tiếp tục đầu tư nâng cấp để nâng cao năng lực và chất lượng phục vụ, đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hành khách tại Cảng Hàng không Quốc tế Cần Thơ, Cảng Hàng không Quốc tế Phú Quốc, Cảng Hàng không Rạch Giá, Cảng Hàng không Cà Mau.
- Về đường sắt, tiến hành nghiên cứu và tìm nguồn vốn đầu tư tuyến TP Hồ Chí Minh đi Mỹ Tho, Cần Thơ vào thời điểm thích hợp...

Bài, ảnh: ANH KHOA