

BÁO CÁO

Tình hình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Nghị quyết số 120/NQ-CP của Chính phủ về phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) thích ứng với biến đổi khí hậu vừa là định hướng, vừa là định hướng, mục tiêu phát triển vùng nói chung vừa là định hướng, mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng. Nghị quyết cũng đã xác định cụ thể nhiệm vụ của Bộ GTVT là xây dựng quy hoạch hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vùng và đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phù hợp với các quan điểm định hướng.

Bộ GTVT xin báo cáo tình hình thực hiện các nhiệm vụ được giao tại Nghị quyết số 120/NQ-CP của Chính phủ như sau:

I. VỀ CÔNG TÁC QUY HOẠCH

Ngay khi Nghị quyết ban hành, Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan thuộc Bộ rà soát, đánh giá để điều chỉnh quy hoạch ngành GTVT. Theo đánh giá, các quy hoạch chuyên ngành cơ bản phù hợp đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội gắn với đảm bảo an ninh quốc phòng và thích ứng với biến đổi khí hậu đặc biệt là vùng có khả năng ảnh hưởng cao như vùng ĐBSCL. Bên cạnh đó, một số tồn tại của các quy hoạch cũng đã được nhận diện như việc kết nối các phương thức vận tải chưa được chú trọng, tiến độ đầu tư các dự án chậm hơn so với mục tiêu đặt ra trong quy hoạch.

Thực hiện Luật quy hoạch, Bộ GTVT đã triển khai xây dựng quy hoạch ngành quốc gia giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 cho cả 5 lĩnh vực. Đến nay, cơ bản 5 lĩnh vực đều đã hoàn thành báo cáo cuối kỳ, đã lấy ý kiến tất cả các địa phương, tổ chức và các Bộ ngành. Đối với vùng đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), Bộ GTVT cũng đã tổ chức hội thảo lấy ý kiến các tỉnh thành phố trong vùng. Hiện này đang hoàn thiện để trình Hội đồng thẩm định nhà nước trong Quý II/2021. Quy hoạch lần này đã cơ bản khắc phục được các tồn tại, hạn chế và đặc biệt thể hiện đầy đủ, rõ nét các quan điểm đảm bảo tính đồng bộ, hiện đại, đa mục tiêu, thích ứng biến đổi khí hậu và nước biển dâng, đặc biệt là phát triển vận tải thủy để tận dụng địa hình sông nước, kết nối các phương thức vận tải và liên kết vùng, đặc biệt là ĐBSCL với TP HCM và các tỉnh Đông Nam Bộ.

II. VỀ TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG CỦA VÙNG

Trong những năm qua, được sự quan tâm của Quốc hội, Chính phủ, nhiều công trình đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng của vùng ĐBSCL đã hoàn thành, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, góp phần củng cố an ninh – quốc phòng của khu vực. Mặc dù đã được quan tâm bố trí vốn (tổng kinh phí bố trí cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vùng trong giai đoạn 2011-2015 chiếm khoảng 14,51%, giai đoạn 2016-2020 chiếm khoảng 16,15% so với cả nước), tuy nhiên do xuất phát điểm thấp và suất đầu tư cao (địa hình bị chia cắt, địa chất yếu) nên kết cấu hạ tầng giao thông vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội cũng như thích ứng với biến đổi khí hậu của vùng.

2.1. Tình hình đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL

Trong giai đoạn từ 2016-2021, Bộ GTVT đã triển khai đầu tư xây dựng 31 dự án, công trình giao thông với tổng mức đầu tư khoảng 88.963 tỷ đồng; trong đó, 14 dự án đã hoàn thành nâng cấp và xây dựng mới 281km đường quốc lộ, một số cầu lớn như Cổ Chiên, Cao Lãnh, Vàm Cống, Hòa Trung, Mỹ Lợi..., hoàn thành 46,5km Luồng tàu biển tải trọng lớn vào sông Hậu giai đoạn 1, nạo vét 28km tuyến Kênh Chợ Gạo giai đoạn 1 với tổng mức đầu tư là 41.474 tỷ đồng; 14 dự án đang triển khai thực hiện bao gồm 720km đường quốc lộ và cao tốc, xây dựng cầu Mỹ Thuận 2, cầu Rạch Miễu 2, cầu Đại Ngãi, hoàn chỉnh Luồng tàu biển tải trọng lớn vào sông Hậu và tuyến Kênh Chợ Gạo với tổng mức đầu tư là 40.494 tỷ đồng, 03 dự án đang chuẩn bị triển khai với tổng mức đầu tư khoảng 6.995 tỷ đồng.

Về đường bộ, đã cơ bản nâng cấp mở rộng QL1, đưa vào khai thác toàn tuyến N2 với quy mô 4 làn xe từ Cao Lãnh đến Rạch Sỏi trong đó có 2 cầu đặc biệt lớn; nâng cấp một số đoạn tuyến và cầu lớn trên tuyến hành lang ven biển phía Đông như QL50, QL60, cầu Mỹ Lợi, cầu Cổ Chiên; cơ bản thông tuyến đường cao tốc đoạn Trung Lương đi Mỹ Thuận, đang đầu tư cầu Mỹ Thuận 2 và đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ, nâng cấp một số tuyến QL trọng yếu (QL53, 57, 30...).

Về đường thủy nội địa, đã đầu tư nâng cấp 6 tuyến vận tải thủy chính kết nối TP HCM và Đông Nam Bộ với vùng ĐBSCL đạt chuẩn tắc luồng¹; đã nâng cấp GĐ 1 kênh Chợ Gạo đảm bảo cho tàu trọng tải 800 - 1.000 tấn lợi dụng thủy triều hành thủy.

¹ Cửa Tiểu – Campuchia, cửa Định An qua Tây Châu, Sài Gòn – Cà Mau qua kênh Xà No, Sài Gòn Kiên Lương qua kênh Lấp Vò, Sài Gòn – Cà Mau - tuyến ven biển, Sài Gòn – Kiên Lương - qua đồng Tháp Mười và Tứ giác Long Xuyên;

Về hàng hải, đã hoàn thành đầu tư 12 cảng biển, 40 bến cảng, 7,6km cầu cảng, công suất thiết kế của các bến cảng trong khu vực khoảng 31 triệu tấn/năm². Trong đó việc hoàn thành và đưa vào sử dụng Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu đã nâng cao hiệu quả khai thác các bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải 20.000 tấn hiện có và phát triển những khu bến tiếp theo theo quy hoạch; đã bắt đầu hình thành những tuyến vận tải công ten nơ mới trên các tuyến biển gần cho các tàu công ten nơ sức chở 500 – 1.000 Teu.

Về Hàng không, đã hoàn thành đầu tư 04 cảng hàng không, trong đó có 2 cảng hàng không quốc tế và 2 cảng hàng không nội địa với tổng công suất thiết kế 7,6 triệu hk/năm.³

2.2. Đánh giá

Các dự án được đầu tư và đưa vào khai thác đã thực sự phát huy hiệu quả, đều là những dự án động lực, quan trọng góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng; các giải pháp đầu tư đã chú trọng đến thích ứng biến đổi khí hậu và nước biển dâng, đảm bảo ổn định bền vững.

Bên cạnh các kết quả đạt được, kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL vẫn chưa thực sự đột phá, đáp ứng nhu cầu phát triển, lên kết nội vùng và liên vùng đặc biệt liên kết vùng ĐBSCL với Đông Nam Bộ còn yếu.

Hệ thống đường bộ cao tốc chưa hình thành, chất lượng mặt đường và quy mô một số tuyến còn hạn chế. Hệ thống đường thủy cơ bản đã được đầu tư phân luồng tuy nhiên còn hạn chế tại các vị trí tĩnh không cầu nên chưa khai thác được hết công suất của tuyến luồng; logistics chưa phát triển. Về đường biển, đã đầu tư các cảng trong khu vực, tuy nhiên Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu chưa được đầu tư hoàn thiện; chưa có cảng biển lớn cho cả vùng. Hàng không đã được quy hoạch và đầu tư xây dựng 04 cảng hàng không, tuy nhiên chưa khai thác hết công suất thiết kế do mật độ đường bay chưa cao, các cảng HK Cà Mau và Rạch Giá chưa được nâng cấp. Đường sắt kết nối với TP HCM đã được quy hoạch nhưng do nguồn lực quá lớn nên chưa thể đầu tư được.

III. PHƯƠNG HƯỚNG, KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TRONG THỜI GIAN TỚI

3.1. Quan điểm định hướng

- Kết cấu hạ tầng giao thông được xác định là khâu đột phá cần ưu tiên nguồn lực để thực hiện nhằm thay đổi căn bản năng lực cạnh tranh của vùng

² Đến nay tổng lượng hàng thông qua cảng thực tế năm 2020 là 22,9 triệu tấn.

³ Cảng HKQT Cần Thơ công suất 3,0 triệu hk/năm, năm 2019 đạt 1.34 triệu hk; Cảng HKQT Phú Quốc công suất 4,0 triệu hk/năm, năm 2019 đạt 3.7 triệu hk; Cảng HK Rạch Giá công suất 0,3 triệu hk/năm, thực tế năm 2019 đã phục vụ 0.033 triệu hk; Cảng HK Cà Mau công suất 0,3 triệu hk/năm, năm 2019 đã phục vụ 0.037 triệu hk.

ĐBSCL nói riêng và cả nước nói chung;

- Xây dựng quy hoạch 5 chuyên ngành đảm bảo tính kết nối đồng bộ; đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông tính đến khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu, sử dụng tiết kiệm tài nguyên và ứng dụng các thành tựu của khoa học công nghệ; chú trọng phát huy và khai thác hiệu quả lợi thế vùng đối với phương thức vận tải thủy.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực và tập trung phân bổ để đầu tư các công trình quan trọng có tính động lực, lan tỏa kết nối vùng và liên vùng như các tuyến đường bộ cao tốc Bắc Nam kết nối ĐBSCL với Đông Nam Bộ, tuyến Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng, An Hữu – Cao Lãnh, Mỹ An – Cao Lãnh, luồng cho tàu biển lớn vào Sông Hậu giai đoạn 2, các tuyến đường thủy chính... triển khai nghiên cứu để kêu gọi đầu tư tuyến đường sắt từ TP HCM đi Cần Thơ.

3.2. Kế hoạch cụ thể đối với từng lĩnh vực

3.2.1. Về đường bộ

- Tập trung hoàn thành các dự án trọng điểm đang triển khai trong vùng như: tuyến cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận - Cần Thơ, cầu Mỹ Thuận 2, nâng cấp QL53 đoạn Trà Vinh – Long Toàn, QL57 đoạn Mỏ Cày đến Vĩnh Long, QL30 đoạn Cao Lãnh – Hồng Ngự, nâng cấp mặt đường tuyến Quản lộ - Phụng Hiệp, tuyến tránh QL1 qua thành phố Cà Mau, mở rộng QL1 đoạn Hậu Giang, Sóc Trăng...

- Ưu tiên nguồn lực trong kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021-2025 để đầu tư các tuyến cao tốc trực tiếp kết nối ĐBSCL với TP HCM và các tỉnh Đông Nam Bộ cũng như các tuyến kết nối nội vùng, như Cần Thơ – Cà Mau, Mỹ An – Cao Lãnh, An Hữu - Cao Lãnh, Châu Đốc – Cần Thơ - Sóc Trăng; đầu tư nâng cấp hoàn chỉnh một số hạng mục trên tuyến N2 từ Cao Lãnh – Rạch Sỏi để đảm bảo khai thác theo tiêu chuẩn đường cao tốc, phấn đấu đến năm 2025 hoàn thành khoảng 300km đường bộ cao tốc trong vùng.

- Ưu tiên đầu tư các cầu đặc biệt lớn như Rạch Miễu 2, Đại Ngãi và nâng cấp một số tuyến quốc lộ là điểm nghẽn trong vùng.

- Nghiên cứu để đến 2030 đầu tư hoàn thành toàn bộ mạng cao tốc trong vùng, nâng cấp cơ bản hệ thống quốc lộ.

3.2.2. Về hàng hải

- Triển khai Dự án Luồng tàu biển có tải trọng lớn vào sông Hậu giai đoạn hoàn chỉnh để đảm bảo cho tàu 10.000 tấn đầy tải, 20.000 tấn giảm tải vào các bến cảng khu vực Cần Thơ (khu bến Cái Cui, Hoàng Diệu); phối hợp với EVN để nạo vét đoạn luồng dùng chung vào bể cảng Nhà máy nhiệt điện trung tâm duyên

Hải (Trà Vinh) cho tàu 30.000 tấn; tổ chức khai thác hiệu quả, hình thành các tuyến vận tải công ten nơ kết nối khu vực ĐBSCL với các cảng biển khu vực Đông Nam Bộ (Cát Lái, Cái Mép – Thị Vải).

- Nạo vét duy tu đảm bảo chuẩn tắc luồng vào các cảng biển Nhóm 6.

- Khẩn trương hoàn thiện quy hoạch cảng đầu mối của vùng ĐBSCL (Trần Đề, tỉnh Sóc Trăng), phối hợp với các địa phương kêu gọi đầu tư, sớm xây dựng để có thể xuất khẩu hàng hóa trực tiếp, giảm chi phí trung chuyển.

3.2.3. Về đường thủy nội địa

- Nạo vét đảm bảo chuẩn tắc các luồng đường thủy có lưu lượng lớn; đầu tư luồng kênh chợ Gạo giai đoạn 2 để tháo điểm nghẽn trên tuyến đường thủy kết nối vùng ĐBSCL với TP HCM;

- Khẩn trương hoàn thiện thủ tục đầu tư Dự án phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam bằng nguồn vốn vay của ngân hàng thế giới;

- Đầu tư nâng tĩnh không các cầu trên các tuyến đường thủy quan trọng nhằm khai thác tối đa các tuyến luồng đã đảm bảo chuẩn tắc luồng;

- Rà soát đầu tư các hạng mục đảm bảo kết nối phương thức vận tải thủy với hàng hải và đường bộ nhằm giảm chi phí logistics;

- Phấn đấu đến 2030 đảm bảo các tuyến đường thủy được nâng cấp đúng chuẩn tắc luồng và tĩnh không cầu.

3.3.4. Về hàng không

- CHKQT Cần Thơ: Bộ GTVT tiếp tục phối hợp với thành phố Cần Thơ làm việc với các hãng hàng không nghiên cứu, đề xuất cơ chế chính sách để khuyến khích các hãng hàng không mở thêm đường bay mới kết nối CHKQT Cần Thơ với các thành phố trong nước và quốc tế, phát huy vai trò là thành phố trung tâm của vùng ĐBSCL, đồng thời giảm tải cho CHK Tân Sơn Nhất hiện đang quá tải nghiêm trọng.

- CHKQT Phú Quốc: Trong giai đoạn 2021-2025, mở rộng sân đỗ và xây dựng nhà ga hành khách mới công suất 6 triệu hk/năm, nâng tổng công suất CHK lên 10 triệu hk/năm; điều chỉnh, mở rộng quy hoạch để bổ sung thêm đường cất hạ cánh số 2.

- CHK Rạch Giá, Cà Mau: Hiện nay, Bamboo Airways đã mở tuyến bay thẳng từ Hà Nội đến Rạch Giá, đang xây dựng kế hoạch mở tuyến bay Hà Nội đến Cà Mau. Bộ GTVT sẽ phối hợp với UBND các tỉnh Cà Mau, Kiên Giang nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch CHK Cà Mau và CHK Rạch Giá làm cơ sở đầu tư phát triển.

- Đến năm 2030 cơ bản nâng cấp tất cả các cảng hàng không trong vùng đáp ứng nhu cầu vận tải và quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

3.3.5. Về đường sắt

Bộ GTVT đang chỉ đạo lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tuyến đường sắt thành phố HCM - Cần Thơ và sẽ phối hợp với các địa phương để kêu gọi đầu tư bằng nguồn vốn ngoài ngân sách nhằm tăng cường kết nối TP HCM với các tỉnh ĐBSCL.

3.4. Nhu cầu vốn để triển khai giai đoạn 2021-2025

Hiện nay, Bộ GTVT đã xây dựng kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 với tổng nhu cầu vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông của cả nước khoảng 573.466 tỷ đồng. Riêng đối với vùng ĐBSCL, Bộ GTVT đã cho **chuẩn bị đầu tư mới 37 dự án** đối với 04 lĩnh vực (đường bộ, hàng hải, đường thủy nội địa và hàng không) với tổng mức đầu tư khoảng 182.713 tỷ đồng; nhu cầu để hoàn thành **14 dự án chuyển tiếp** với kinh phí khoảng 16.110 tỷ đồng (TMĐT là 58.254 tỷ đồng). Như vậy, tổng nhu cầu vốn NSNN để đầu tư KCHT vùng ĐBSCL giai đoạn 2021-2025 **khoảng 198.823 tỷ đồng**. Tuy nhiên, nhu cầu này gần như vượt quá khả năng cân đối. Trong điều kiện nguồn lực khó khăn như hiện nay, Bộ GTVT đề nghị Chính phủ cân đối tối thiểu khoảng 57.346 tỷ (tương đương 22,9% của ngành GTVT với phương án tối thiểu khoảng 250.000 tỷ đồng) để đầu tư cho các dự án động lực vùng gồm:

- Về đường bộ: Đầu tư tuyến cao tốc Cần Thơ – Cà Mau, Mỹ An – Cao Lãnh, An Hữu - Cao Lãnh, Châu Đốc – Cần Thơ - Sóc Trăng, các cầu Rạch Miễu 2, Đại Ngãi và nâng cấp một số tuyến quốc lộ quan trọng...

- Về hàng hải: Đầu tư hoàn chỉnh Dự án Luồng tàu biển có tải trọng lớn vào sông Hậu.

- Về đường thủy: Đầu tư giai đoạn 2 của tuyến kênh chợ Gạo, Dự án phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam và Dự án nâng cao tính không các cầu trên tuyến đường thủy vùng ĐBSCL.

Sau khi được Quốc hội, Chính phủ giao tổng nguồn vốn NSNN giai đoạn 2021-2025, Bộ GTVT sẽ phối hợp với các bộ ngành và địa phương có liên quan rà soát, sắp xếp thứ tự ưu tiên để lựa chọn các dự án quan trọng, cấp bách làm cơ sở tập trung nguồn lực đầu tư, từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông của Vùng theo quy hoạch được duyệt, trong đó sẽ tập trung nguồn lực để đầu tư công trình có tính liên kết vùng (cao tốc trục dọc và trục ngang), các công trình tích hợp các giải pháp nâng cao khả năng chống chịu biến đổi khí hậu và nước biển dâng để trình Chính phủ, Quốc hội xem xét, chấp thuận để triển khai thực hiện.

IV. CÁC GIẢI PHÁP VÀ KIẾN NGHỊ

4.1 Các giải pháp

. Xây dựng, tổ chức thực hiện các chiến lược quy hoạch ngành

- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng Quy hoạch phát triển 5 chuyên ngành GTVT đảm bảo tính khả thi, phù hợp với điều kiện thực tế và thích ứng với biến đổi khí hậu.

- Tăng cường công tác quản lý nhà nước về quy hoạch phát triển GTVT, coi trọng công tác giám sát, kiểm tra, thanh tra thực hiện quy hoạch và xử lý nghiêm các vi phạm quy hoạch.

4.1.2. Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, chính sách phát triển

- Xây dựng, rà soát, sửa đổi, bổ sung các Bộ luật, Luật liên quan, ban hành kịp thời các văn bản quy phạm pháp luật; xoá bỏ các nội dung còn chồng chéo giữa các luật liên quan đến quản lý, huy động nguồn lực, đầu tư xây dựng KCHTGT, đất đai, vận tải.

- Đổi mới thể chế chính sách tạo khung pháp lý minh bạch, thông thoáng, cải cách thủ tục hành chính theo hướng tạo điều kiện, tháo gỡ các khó khăn, rào cản, tạo động lực khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển, quản lý khai thác KCHTGT. Đẩy mạnh ứng dụng thành tựu công nghệ, hiện đại hóa trong quản lý KCHTGT, vận tải.

4.1.3. Hoàn thiện cơ chế chính sách huy động, khuyến khích đầu tư, phân bổ hợp lý vốn đầu tư phát triển KCHT giao thông

- Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư công:

+ Tái cơ cấu đầu tư công kết hợp huy động tối đa mọi nguồn lực nhằm tạo đột phá trong xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, tập trung ưu tiên đầu tư các công trình trọng điểm có tính đột phá, các công trình đầu mối giao thông có sức lan tỏa lớn, tạo sự kết nối giữa các phương thức vận tải tại các vùng kinh tế trọng điểm, các cửa ngõ quốc tế.

+ Phân bổ nguồn vốn đầu tư một cách hợp lý vào các chuyên ngành giao thông tương ứng với thị phần vận tải nhằm thực hiện thành công nhiệm vụ tái cơ cấu thị trường vận tải, phát huy ưu thế của từng phương thức vận tải, tăng thị phần vận tải đường sắt, đường biển và đường thủy nội địa, đặc biệt trên các hành lang vận tải chính; hạ giá thành vận tải và phát triển bền vững.

+ Tiếp tục phối hợp chặt chẽ với các địa phương để đẩy nhanh tiến độ thi công các dự án, công tác GPMB; làm tốt công tác kiểm tra, giám sát, xử lý các vấn đề liên quan đến tiến độ và chất lượng công trình.

- Khuyến khích, thu hút đầu tư mọi nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, bao gồm cả nguồn lực trong và ngoài nước; đặc biệt chú trọng việc các địa phương tham gia mạnh mẽ hơn vào việc huy động các nguồn lực phát triển KCHTGT

4.1.4. Giải pháp kết nối vận tải

- Nghiên cứu, triển khai các cơ chế, chính sách để khuyến khích đầu tư cải thiện hạ tầng, thúc đẩy kết nối giữa các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy kết nối với cảng đường thủy nội địa, cảng biển và cảng hàng không.

- Tập trung cải cách thủ tục hành chính; Nâng cao chất lượng dịch vụ trên các tuyến đường thủy nội địa, đặc biệt là vận tải liên vùng. Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ vận tải; đổi mới phương tiện, công nghệ, trang thiết bị dịch vụ vận tải theo hướng hiện đại, thân thiện môi trường.

- Ưu tiên phát triển vận tải container, đa phương thức và dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải. Đổi mới công nghệ xếp dỡ tại các đầu mối vận tải, xây dựng và phát triển trung tâm dịch vụ logistics trong Vùng.

4.1.5. Các giải pháp khác

- Tăng cường, nâng cao hiệu quả hợp tác quốc tế để thu hút thêm nhiều nguồn vốn từ bên ngoài, trong đó đặc biệt chú trọng đến vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài để phát triển KCHT giao thông; thu hút các đối tác nước ngoài tham gia đầu tư phát triển KCHT giao thông, hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực, khoa học công nghệ, xây dựng chính sách, mở rộng thị trường.

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; kiện toàn và nâng cao năng lực của bộ máy trong quyết định đầu tư, tổ chức quản lý và thực hiện chức năng chủ đầu tư, chủ sở hữu nhà nước đối với các dự án KCHT giao thông; ứng dụng công nghệ thông tin và phương pháp quản lý hiện đại nhằm nâng cao năng suất, hiệu quả trong tổ chức xây dựng, quản lý, khai thác KCHT giao thông.

4.2. Kiến nghị

Để tập trung triển khai thực hiện các quy hoạch, chương trình và dự án đầu tư trong vùng, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu, đảm bảo kết nối đồng bộ với TP Hồ Chí Minh, các tỉnh Đông Nam bộ, Bộ GTVT kiến nghị Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và các bộ ngành:

- Ưu tiên cân đối bố trí nguồn vốn đầu tư công giai đoạn 2021-2025 cho Bộ GTVT để tập trung triển khai thực hiện các dự án trọng điểm của vùng như hệ thống đường bộ cao tốc, các cầu vượt sông lớn, các điểm nghẽn về đường bộ, hàng hải và đường thủy nội địa.

- Các bộ ngành phối hợp, hỗ trợ Bộ GTVT trong việc góp ý, thẩm định, tham mưu trình cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư các dự án Nhóm A, các dự án quan trọng quốc gia để Bộ GTVT triển khai đáp ứng tiến độ yêu cầu.

Đề nghị các địa phương:

- Phối hợp với Bộ GTVT trong việc rà soát, hoàn chỉnh quy hoạch 05 chuyên ngành quốc gia giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050 để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Trong điều kiện nguồn lực còn rất khó khăn, đề nghị các địa phương chia sẻ và phối hợp với Bộ GTVT trong việc rà soát, lựa chọn các dự án quan trọng, cấp bách, phù hợp với các tiêu chí và nguồn vốn được giao./.