



Ba cánh cửa phát triển Đồng bằng Sông Cửu Long

Thứ năm, 1/3/2007, 09:56 GMT+7

Cho đến nay, ĐBSCL vẫn là vùng kinh tế nông nghiệp trọng điểm của cả nước, hàng năm cung cấp 50% sản lượng lúa, 90% lượng gạo xuất khẩu, 70% lượng trái cây, 52% sản lượng thủy sản và 60% kim ngạch xuất khẩu thủy sản cho đất nước; làm nhiệm vụ đảm bảo an ninh lương thực quốc gia. Nhưng kết cấu hạ tầng yếu kém, dân nghèo, mặt bằng dân trí thấp hơn bình quân chung cả nước là một thực trạng đang làm đau lòng người dân ĐBSCL. Để khắc phục những yếu kém đó, đòi hỏi phải có tầm nhìn và chiến lược phát triển mới cho vùng "đất chín rồng"...

"Cổng trời" - dự tính và hiện thực



Trên công trình cải tạo, nâng cấp sân bay quốc tế Cần Thơ. Ảnh: NHẬT CHÁNH

Theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc tới năm 2010 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trước đây, ĐBSCL chỉ có 4 cảng hàng không là Cần Thơ, Rạch Giá, Phú Quốc và Cà Mau, nhưng đều là cảng hàng không nội địa. Sân bay Cà Mau với đường hạ cất cánh dài 1.500 m, rộng 30 m, tiếp nhận các loại máy bay ATR72 và các máy bay tương đương; sân bay Rạch Giá, mỗi năm đón 34.000 lượt hành khách, hiện mới khai thác các chuyến bay ngắn, tuyến nội địa. Sân bay Phú Quốc hiện đang hoạt động hết công suất.

Theo ước tính của Bộ Giao thông Vận tải, sẽ có khoảng 1,23 triệu khách đến Phú Quốc bằng đường hàng không vào năm 2010 và đến năm 2020 sẽ đạt khoảng 2,3 triệu hành khách. Gần đây, Chính phủ đã chỉ đạo triển khai một số dự án đầu tư, trong đó, sân bay Cần Thơ và Phú Quốc được nâng cấp thành sân bay quốc tế. Dự án nâng cấp, mở rộng sân bay quốc tế Cần Thơ với tổng vốn đầu tư gần 900 tỉ đồng được thực hiện qua 2 giai đoạn, xây dựng trên tổng diện tích hơn 85 ha. Giai đoạn 1: Cải tạo nâng cấp đường hạ cất cánh (tổng chiều dài 2.400m, rộng 45m). Giai đoạn 2: xây dựng nhà ga hành khách có diện tích 19.000m², tiếp nhận 2 triệu khách/năm, ga hàng hóa và các hạng mục kỹ thuật phụ trợ khác; dự kiến hoàn thành vào năm 2008, tiếp nhận các loại máy bay tầm trung sức chở từ 150 đến 200

hành khách/chuyến. Khai thác các chuyến bay nội địa và quốc tế đi Singapore, Malaysia, Indonesia, Thái Lan, Campuchia, Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản, Hàn Quốc...

Ngoài ra, vừa qua tỉnh An Giang cũng đã đề xuất Chính phủ cho đầu tư sân bay Châu Đốc (trên nền sân bay quân sự cũ), sử dụng các máy bay nhỏ, khai thác các tuyến bay ngắn, phục vụ du lịch, hướng tới một số tuyến điểm du lịch qua nước bạn Campuchia.

Hướng mở mới ra biển

Phát triển hướng ra biển Đông là bước chuyển dịch căn bản cơ cấu kinh tế ĐBSCL vượt qua khỏi cái bóng của nông nghiệp lúa nước truyền thống từ ngàn đời nay. Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định 178/2004/QĐ-TTg về đầu tư phát triển đảo Phú Quốc. Phấn đấu đến năm 2020 phát triển Phú Quốc thành trung tâm du lịch, nghỉ dưỡng, giao thương quốc tế lớn, hiện đại, chất lượng cao, tầm cỡ các quốc gia trong khu vực và trên thế giới, làm động lực thúc đẩy phát triển du lịch cả nước. Theo Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Nguyễn Sinh Hùng, huyện đảo này phải là một Khu kinh tế mở năng động (phải tính sân bay, cảng biển quốc tế), là trung tâm thương mại - du lịch quốc tế, tầm nhìn phải rộng ra cả không gian ASEAN, là đầu mối giao lưu quốc tế. Gắn kết Phú Quốc với Hà Tiên - sự nối liền thế biển đảo và thế biên giới. Còn Thượng tướng Phan Trung Kiên, Thứ trưởng Bộ Quốc

phòng thì đề nghị phải quy hoạch đầu tư sao cho đảo Phú Quốc trở thành một “Singapore của Việt Nam” mới xứng tầm!

Cảng biển, luồng tàu là những khâu đột phá trong khai thác lợi thế kinh tế biển của ĐBSCL. Theo quy hoạch đến năm 2010, trong vùng sẽ có 20 cảng với tổng năng lực thông qua 12 - 14 triệu tấn/năm, trong đó cảng Cần Thơ, Cái Cui vẫn là cảng trung tâm của cả vùng. Dự án đầu tư xây dựng công trình “Luồng cho tàu biển tải trọng lớn vào sông Hậu” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi. Với tổng mức đầu tư tương đương 3.200 tỉ đồng (khoảng gần 200 triệu USD), dự kiến khởi công đến hoàn thành từ 2007-2010. Hành lang ven biển Vịnh Thái Lan cũng sẽ được thực hiện dọc tuyến đường bộ các tỉnh Chanthaburi, Trat (Thái Lan) qua các tỉnh Koh Kong, TP Kép, Shihanouk Ville, Kam Pot (Campuchia), rồi đến Kiên Giang, điểm cuối cùng là Mũi Cà Mau. Hành lang biển và hướng mở biển Tây đang mở ra một cánh cửa mới cho vùng ĐBSCL với nhiều thế và lực để tăng tốc phát triển...

Trong chiến lược kinh tế biển, ngành công nghiệp năng lượng, dầu khí có vị trí rất đặc biệt đối với sự phát triển của ĐBSCL. Với năng lực của Tập đoàn dầu khí quốc gia Việt Nam và Tập đoàn năng lượng - than Việt Nam hoàn toàn có thể hỗ trợ đầu tư cho khu vực này. Chính phủ đã khởi công xây dựng công trình khí điện đạm Cà Mau với tổng mức đầu tư trên 1,2 tỉ USD. Theo kế hoạch, đến tháng 3 -2007 Nhà máy điện Cà Mau I vận hành chu trình hử, tháng 12 - 2007 vận hành chu trình hỗn hợp và đưa vào sử dụng đầu năm 2008. Tập đoàn Vinashin cũng đã đầu tư trên 500 tỉ đồng để xây dựng Nhà máy đóng tàu trọng tải 10.000 tấn.

Và biên giới Tây Nam

Hội nghị hợp tác biên giới Việt Nam - Campuchia hàng năm giữa hai Chính phủ tiếp tục thúc đẩy cơ chế hợp tác ngày càng hiệu quả. ĐBSCL có 3/7 cửa khẩu quốc tế với bạn gần với khu kinh tế cửa khẩu, nhiều chợ biên giới thời gian qua phát triển giao thương rất mạnh. Kim ngạch thương mại hai chiều năm 2006 đạt gần 800 triệu USD, dự kiến đạt 2 tỉ USD vào năm 2010.

Đặc biệt, trong lĩnh vực công nghiệp, năng lượng và khoáng sản, Việt Nam đã tổ chức bán điện cho Campuchia tại 9 điểm trên tuyến biên giới, 2 bên đã nhất trí nghiên cứu khả thi xây dựng nhà máy thủy điện Sê San I, công suất 90 MW và Nhà máy thủy điện Sê San II, công suất 420 MW. Vừa qua, tỉnh Kiên Giang đã trình Chính phủ xin chủ trương đầu tư dự án nhà máy điện than tại Kiên Lương của các nhà đầu tư Úc và Nhật, khi hoạt động sẽ cung cấp nguồn năng lượng lớn cho ĐBSCL và các tỉnh của Campuchia. Bên cạnh, xây dựng các tuyến đường bộ nối liền và dọc hành lang biên giới, 2 bên đã xúc tiến khảo sát khả thi xây dựng cầu Long Bình - Chrey Thum, thỏa thuận về tuyến đường sắt xuyên Á Singapore - Côn Minh qua Việt Nam và Campuchia... Đây là điều kiện mở ra cơ hội hợp tác phát triển toàn diện và mạnh mẽ hơn nữa, hướng theo trục xuyên Á, góp phần thúc đẩy Chương trình xây dựng Tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia, chương trình du lịch “Ba quốc gia - một điểm đến” ngày càng phát triển.

Trước xu thế hội nhập, không gian phát triển của ĐBSCL còn được mở ra rộng lớn với ASEAN 600 triệu dân, và rộng hơn nữa, theo luồng hàng hải nối liền Đông - Tây. Có lẽ, trong một tương lai còn xa, người đồng bằng vẫn phải tiếp tục gánh vác nhiệm vụ thiêng liêng đối với quốc gia là đảm bảo an ninh lương thực. Nhưng, dân đồng bằng cũng có quyền tự tin, tự hào nếu được mở rộng cửa cho một hướng đi mới với cổng trời, biển đông và kinh tế biên giới Tây Nam, để vượt lên sức ì của một vùng tụt hậu về kinh tế và dân trí. Cũng chính từ những cánh cửa này, con cá, con tôm, hạt gạo, trái cây đồng bằng sẽ đủ sức vươn xa hơn !

TRẦN HỮU HIỆP

Theo PGS.TS. Đào Công Tiến: “Mãi cho tới nay, cả trong chiến lược và quy hoạch phát triển đã hoạch định cho nền kinh tế ĐBSCL, về cơ bản chúng ta chưa vượt qua được giới hạn của một nền kinh tế mà chủ yếu là nông nghiệp truyền thống...”.

Tại Hội nghị Ban chỉ đạo Tây Nam Bộ đầu tháng 2 năm 2007 vừa qua, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Nguyễn Sinh Hùng cũng đã chỉ đạo: “Quy hoạch mới phải dựa trên tầm nhìn xa, dự báo tốt, phải đảm bảo tính bền vững, ổn định

lâu dài. Phải có tư duy mới trong hoạch định vùng ĐBSCL phát triển theo hướng kinh tế mở; có những nét mới gắn với chiến lược kinh tế biển của cả nước, tạo thế và lực mới”.

Theo kế hoạch, trong năm 2007 Chính phủ sẽ xem xét sửa đổi, bổ sung quy hoạch tổng thể vùng ĐBSCL cùng với các vùng kinh tế, vùng kinh tế trọng điểm, các hành lang kinh tế khác của cả nước. Trong quý II-2007 sẽ ban hành cơ chế, chính sách, các giải pháp kinh tế, tài chính, ngân sách mang tính đặc thù cho Tây Nam Bộ. Điều đó đòi hỏi tầm nhìn và tư duy mới cho ĐBSCL với 3 hướng mở mới cho một giai đoạn phát triển hội nhập và cạnh tranh: phát triển hàng không, khai thác kinh tế biển và hợp tác phát triển biên giới Tây Nam.