

Một số vấn đề chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển bền vững vùng Tây Nam bộ¹

Nguyễn Quang Thuần^(*)

Tóm tắt: Với những lợi thế mà thiên nhiên ưu đãi, vùng Tây Nam bộ (TNB) có thể mạnh trong phát triển thủy sản, lúa gạo và cây ăn trái. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, biến đổi khí hậu (BĐKH), nước biển dâng, khai thác nước thượng nguồn sông Mê Kông và một phần trong hoạt động sản xuất - sinh hoạt của người dân nơi đây đã và đang tác động tiêu cực đến quá trình phát triển bền vững của vùng TNB. Bài viết nhận diện một số vấn đề chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển bền vững của vùng TNB gồm nguồn nước, đất đai, tài chính, hạ tầng giao thông vận tải và thể chế. Các vấn đề này có nguyên nhân đan xen từ bên trong cũng như bên ngoài, do cả yếu tố tự nhiên cũng như yếu tố con người. Đây là bước đầu quan trọng góp phần thiết kế chính sách hướng đến phát triển bền vững một cách hợp lý, khả thi đối với vùng TNB.

Từ khóa: Phát triển bền vững, Biến đổi khí hậu, Nguồn nước, Đất đai, Nguồn tài chính, Cơ sở hạ tầng, Thể chế, Vùng Tây Nam bộ

Abstract: Natural advantages create a strength for the Southwestern region in developing seafood, rice and fruit. However, in recent years, climate change, sea level rise, water exploitation in upstream Mekong River and the production and living activities by the local residents have been destroying the regional sustainable development. The article identifies some issues related to water, land, finance, transport infrastructure and institutions threatening the regional sustainable development, which are caused by several intertwined factors, both internal and external, natural and human. This is an important first step in contributing to policy-making towards sustainable development in a reasonable and feasible way.

Keywords: Sustainable Development, Climate Change, Water, Land, Finance for Sustainable Development, Infrastructure, Institutions, Southwestern Region

¹ Bài viết là sản phẩm của Đề tài cấp Nhà nước “Các giải pháp cơ bản nhằm phát triển bền vững vùng Tây Nam bộ trong bối cảnh mới”, mã số KHCN-TNB/14-19/X18, do GS.TS. Nguyễn Quang Thuần chủ nhiệm, Viện Kinh tế Việt Nam chủ trì, thực hiện năm 2018-2020, thuộc Chương trình Khoa học và Công nghệ phục vụ phát triển bền vững vùng Tây Nam bộ.

^(*) GS.TS., Phó Chủ tịch Hội đồng Lý luận Trung ương; Email: thuanq_2000@yahoo.com

Tây Nam bộ còn gọi là đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) chiếm 12,3% diện tích của cả nước (Tổng cục Thống kê, 2020), là vùng đất đai trù phú có thể mạnh trong phát triển nông nghiệp¹. Vùng chiếm trên 50% sản lượng gạo cả nước, hơn 90% lượng gạo xuất khẩu, 70% lượng trái cây, 40% lượng thủy sản đánh bắt và 74% lượng thủy sản nuôi trồng của cả nước (K.V, 2017). Tuy nhiên, BĐKH nước biển dâng, xâm nhập mặn cùng với việc khai thác nước thượng nguồn vùng sông Mê Kông và các hoạt động kinh tế của con người nơi đây đang ảnh hưởng tới nguồn nước và đất đai, từ đó ảnh hưởng tới phát triển bền vững của vùng. Hơn nữa, cơ sở hạ tầng, vốn và thể chế cũng đang là nút thắt cản trở sự phát triển bền vững của vùng TNB.

1. Nguồn nước

Nguồn nước cung cấp cho toàn vùng TNB phần lớn là từ dòng chảy của sông Mê Kông đổ về, cùng với đó là nước mưa và nước ngầm, chủ yếu được sử dụng cho hoạt động sản xuất nông nghiệp và thủy sản cũng như cho sinh hoạt và sản xuất công nghiệp. Tuy nhiên, nguồn nước ở vùng này cũng đang có một số thay đổi do cả yếu tố bên ngoài (BĐKH, nước biển dâng, khai thác nước thượng nguồn sông Mê Kông) và yếu tố bên trong (hoạt động kinh tế - xã hội của người dân).

Hiện nay, việc phân bổ lũ trung bình và lũ nhỏ nhiều hơn, lũ lớn ít hơn so với thời gian trước năm 2000. Tổng lượng lũ, thời gian kéo dài của lũ và khả năng trữ lũ của vùng TNB cũng đang giảm (Nguyễn

Ngọc Anh, 2020). Bên cạnh đó, lượng mưa những năm gần đây cũng có xu hướng giảm. Vào những năm khô hạn, các đập trên thượng nguồn sông Mê Kông tích nước càng khiến tình trạng khô hạn thêm nghiêm trọng. Những năm có lũ, các hồ thủy điện tập trung xả lũ làm cho lũ chồng lũ. Hơn nữa, vì không có thông tin về việc tích nước hay xả lũ của các thủy điện ở thượng nguồn sông Mê Kông nên rất khó dự báo lượng cung ứng nước từ sông này về ĐBSCL.

Ngoài ra, nước biển dâng cùng với lũ về muộn và ít hơn dẫn đến xâm nhập mặn sâu vào đất liền thông qua các cửa sông, kênh, rạch,... làm giảm nước ngọt ở vùng ĐBSCL. Nước nhiễm mặn sẽ không thể sử dụng trong trồng lúa, cây ăn trái, nuôi trồng thủy sản và sinh hoạt, do đó ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động sản xuất và sinh hoạt của người dân nơi đây. Thêm vào đó, ô nhiễm nguồn nước do hoạt động nuôi trồng và chế biến thủy sản, hoạt động sản xuất công nghiệp chưa đảm bảo điều kiện môi trường cũng khiến chất lượng nước vùng TNB suy giảm.

Như vậy, cả yếu tố bên ngoài và yếu tố bên trong đang khiến cung nước ngọt vùng ĐBSCL ít dần. Trong khi đó, nhu cầu nước ngọt ngày càng tăng do sự gia tăng dân số, nhu cầu sử dụng nước cho phát triển kinh tế, sự mở rộng diện tích và sản lượng nuôi trồng thủy sản cũng như việc tăng cường hoạt động sản xuất công nghiệp. Thực trạng này dẫn đến hàng loạt các vấn đề nghiêm trọng như thiếu nước cho sản xuất và sinh hoạt tại nhiều địa phương như Trà Vinh, Hậu Giang, Sóc Trăng, Cà Mau, Bến Tre.

2. Đất đai

So với vùng đồng bằng sông Hồng (ĐBSH) và cả nước, phần diện tích đất sản xuất nông nghiệp của vùng TNB chiếm tỷ trọng cao nhất với 64,1%, trong khi đó tỷ lệ

¹ Diện tích đất vùng TNB là 4.081,6 nghìn ha, trong đó đất sản xuất nông nghiệp là 2.615,6 nghìn ha; đất lâm nghiệp là 254 nghìn ha; đất chuyên dùng là 248,2 nghìn ha và đất ở là 128,2 ha (Tổng cục Thống kê, 2020). Phần lớn diện tích đất vùng TNB là dành cho sản xuất nông nghiệp.

đất sản xuất nông nghiệp vùng ĐBSH chỉ chiếm 37,2% (Xem Đồ thị 1). Diện tích và chất lượng đất vùng TNB đang suy giảm,

sạt lở bờ sông với tổng chiều dài 566 km (có 59 điểm sạt lở đặc biệt nguy hiểm với tổng chiều dài 103 km). Từ năm 2010 đến

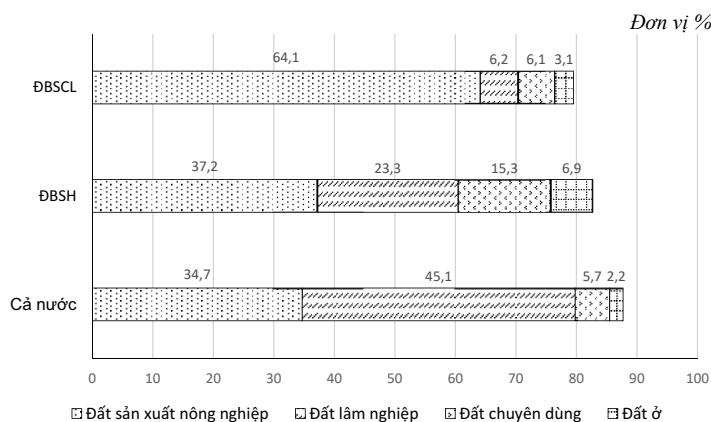
nay, trung bình hằng năm, xói lở đã làm mất khoảng 300 ha đất, rừng ngập mặn ven biển” (Theo: Cảnh Kỳ, 2019: 3). Một số địa phương như An Giang, Kiên Giang, Tiền Giang, Hậu Giang, Cần Thơ, Trà Vinh... có nhiều điểm sạt lở. Nguyên nhân chính dẫn đến hiện tượng sạt lở là do việc khai thác cát trên các dòng sông làm lòng sông bị hạ thấp, dẫn đến cao độ mực nước

về mùa khô trên các tuyến sông bị giảm; thay đổi chế độ thủy văn dòng chảy tại các phân lưu, hợp lưu ảnh hưởng trực tiếp đến ổn định bờ sông, bờ biển, suy thoái rừng ngập mặn ven biển (Bảo Hân, 2017).

Thứ ba là do sụt lún nền đất. Vùng TNB đang phải gánh chịu đồng thời rủi ro từ nước biển dâng cũng như sụt lún nền đất. Theo nghiên cứu của các nhà khoa học thuộc Đại học Ultecht, Hà Lan, vùng TNB chỉ cao hơn 0,8 m so với mực nước biển, có nghĩa, đây là vùng đất thấp, nhưng tại một số nơi ven biển, nền đất lún từ 20-30 mm/năm. Tốc độ sụt lún của vùng TNB nhanh hơn so với các vùng đồng bằng khác trên thế giới như Mississippi (Mỹ) sụt lún từ 6-11 mm/năm, Po (Ý) sụt lún từ 0-10 mm/năm. Kết hợp với nước biển dâng và sụt lún nền đất của vùng TNB, diện tích đất nằm dưới mực nước biển của vùng này đang ngày càng tăng nhanh (Nguyễn Xuân, 2019).

Sụt lún có nhiều nguyên nhân, nhưng nghiên cứu của nhóm chuyên gia Đại học Ultecht đã chỉ ra nguyên nhân chính là do

Đồ thị 1. Cơ cấu sử dụng đất (tính đến 31/12/2018)



Nguồn: Tổng cục Thống kê (2020).

nhất là đất cho sản xuất nông nghiệp là do một số nguyên nhân sau:

Thứ nhất là do nước biển dâng. Tùy thuộc vào từng kịch bản nước biển dâng mà diện tích ngập của vùng TNB là khác nhau: từ 12,8% cho đến 37,8% (Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Hà Lan, 2013). Nước biển dâng sẽ làm giảm diện tích đất, nhất là đất nông nghiệp của vùng TNB.

Thứ hai là do sạt lở bờ sông, xói lở bờ biển. Hiện tượng sạt lở đang diễn ra ngày một nghiêm trọng và lan rộng tại các tỉnh thuộc vùng TNB. Sạt lở bờ sông chủ yếu diễn ra tại các tỉnh TNB có các nhánh sông chính chảy qua như sông Mê Kông, sông Cỏ Chiên, sông Tiền và sông Hậu. Trong khi đó, hiện tượng xói lở bờ biển thường diễn ra tại các tỉnh có diện tích đường bờ biển kéo dài và chịu sự tác động vật lý mạnh của sóng biển. Thời điểm năm 2019, “toàn vùng TNB có tổng số 564 điểm sạt lở với tổng chiều dài 834 km. Trong đó, có 52 điểm xói lở bờ biển với tổng chiều dài 268 km (có 43 điểm xói lở đặc biệt nguy hiểm với tổng chiều dài 160 km); có 512 điểm

khai thác nước ngầm phục vụ nuôi tôm công nghiệp và sinh hoạt của người dân. Việc gia tăng khai thác nước ngầm đi kèm với sự phát triển nông nghiệp và nuôi trồng thủy sản, vì thế những thời điểm mở rộng nuôi trồng thủy sản (nhất là khi giá thủy sản lên cao) là thời điểm khai thác nước ngầm quá mức. Tùy thuộc vào địa chất và mức độ khai thác từng khu vực mà tốc độ sụt lún có mức độ nghiêm trọng khác nhau. Sụt lún và khai thác nước ngầm xảy ra chủ yếu ở các địa phương ven biển như Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Trà Vinh.

Theo kết quả đo đạc, kiểm tra các tuyến mốc cao độ quốc gia của Bộ Tài nguyên và Môi trường trong các năm 2005, 2014,

2015, 2017 tại ĐBSCL, 29% diện tích đất sụt lún dưới 5 cm, 20% diện tích đất sụt lún từ 5-10 cm, 8% diện tích đất có mức độ sụt lún trên 10 cm và 6% diện tích đất không lún hoặc nâng lên (Xem Đồ thị 2).

Ngoài các nguyên nhân kể trên, việc giảm diện tích đất nông nghiệp có một số nguyên nhân khác như do đô thị hóa, công nghiệp hóa; cùng với đó chất lượng đất cũng bị suy giảm do việc sử dụng phân bón, thuốc trừ sâu không đúng cách.

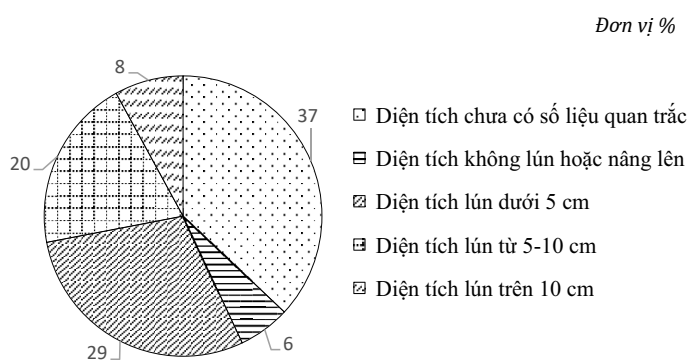
3. Tài chính

Tài chính cho phát triển bền vững vùng TNB liên quan đến xây dựng cơ sở hạ tầng, ứng phó biến đổi khí hậu, doanh nghiệp và hộ gia đình.

Đối với ngân sách trung ương: So với các khu vực khác trên cả nước, chi bổ sung hằng năm từ ngân sách trung ương có mục tiêu. Ngân sách cho vùng TNB có tăng nhưng tính theo tỷ lệ với các vùng trên cả nước, chỉ chiếm một phần nhỏ (khoảng 15-17%). Trong cơ cấu vốn từ ngân sách tại vùng TNB, vốn từ ngân sách địa phương chiếm tỷ trọng khá lớn, gần 60%. “Nếu có quy hoạch tốt mà thiếu nguồn lực bổ sung như nguồn vốn từ Trung ương, vốn vay, vốn tài trợ, nghĩa là chỉ trông chờ vào nguồn lực của các địa phương, thì không thể sớm có các công trình trọng điểm” (Hồng Sơn, 2019).

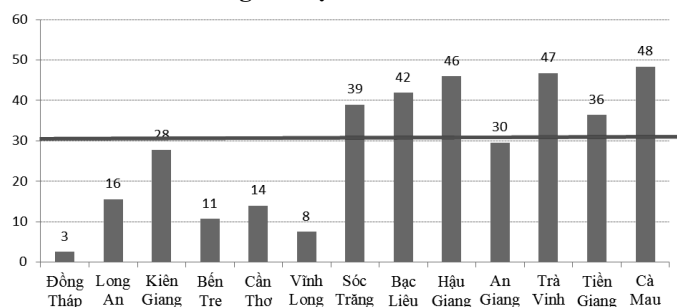
Đối với vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI): Tổng số vốn đầu tư FDI tại vùng TNB tính đến ngày 31/12/2018 chỉ chiếm 6% trên cả nước, trong đó Long An chiếm phần lớn (35%), tiếp đến là Kiên Giang (22%), Trà Vinh

Đồ thị 2. Tỷ lệ diện tích đất vùng Tây Nam bộ theo mức độ sụt lún



Nguồn: Bộ Tài nguyên và Môi trường (2019) (từ Thu Hà và cộng sự, 2019).

Đồ thị 3. Xếp hạng chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh trung bình các tỉnh, thành vùng Tây Nam bộ giai đoạn 2015-2019



Nguồn: VCCI (2020).

(15%), Tiền Giang và Bến Tre lần lượt là 10% và 5%, 8 tỉnh còn lại chiếm 13%. Mặc dù là vùng có chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) cao và hơn một nửa số địa phương có chỉ số PCI thuộc nhóm trên, nhưng thu hút FDI của vùng vẫn ở mức thấp (Xem Đồ thị 3).

Một số nguyên nhân chủ yếu khiến vùng TNB hạn chế trong việc thu hút FDI là do: (i) Cơ sở hạ tầng chưa được hoàn thiện (đây là nút thắt, rào cản lớn nhất cho phát triển kinh tế - xã hội vùng TNB); (ii) Nguồn nhân lực chất lượng thấp (một mặt là do hệ thống giáo dục đào tạo của vùng nhưng mặt khác do cơ cấu kinh tế); (iii) Tiềm năng thị trường còn thấp (thu nhập bình quân đầu người vùng TNB năm 2018 đạt 3.588 nghìn đồng/người, thấp hơn nhiều so với vùng Đông Nam bộ 5.709 nghìn đồng/người và ĐBSH 4.834 nghìn đồng/người). Vì thế, các doanh nghiệp theo khuynh hướng tiếp cận thị trường đầu ra sẽ không đặt cơ sở tại vùng TNB, nguồn nguyên liệu đầu vào - nhất là các loại nông sản - còn phân tán, chất lượng chưa đồng đều và quan trọng là chi phí vận chuyển nguyên vật liệu, thành phẩm còn cao do hạ tầng yếu kém.

Đối với tài chính cho phát triển hạ tầng giao thông vận tải: Theo báo cáo của Bộ Giao thông - Vận tải, “tổng vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông khu vực ĐBSCL giai đoạn 2011-2015 là 67.552 tỷ đồng (chiếm 12,2% cả nước), giai đoạn 2016-2020 là hơn 65.000 tỷ đồng (chiếm 15,5% cả nước)” (Theo: Gia Minh, 2019). Như vậy, nguồn vốn này chưa đủ để xây dựng và hoàn thiện các công trình giao thông, tạo nên sự kết nối giữa đường bộ, đường thủy và đường biển đối với vùng TNB. Trong giai đoạn tiếp theo, theo một chuyên gia của Viện Chiến lược và phát triển giao thông vận tải, “đề

tập trung cho 32 công trình trọng điểm dự kiến được triển khai trong giai đoạn 2021-2025 sẽ cần nguồn vốn 95.000 tỷ đồng” (Theo: Quang Khải, 2019). Có thể nói, nhu cầu vốn cho xây dựng và hoàn thiện cơ sở hạ tầng qua từng giai đoạn sẽ càng tăng và nếu việc bố trí vốn chậm hoặc thiếu, quá trình hoàn thiện cơ sở hạ tầng sẽ bị chậm lại, điều này ảnh hưởng đến phát triển kinh tế - xã hội của vùng TNB.

Đối với tài chính cho ứng phó với biến đổi khí hậu: Hiện nay, nguồn tài chính ứng phó với BĐKH ở Việt Nam lấy từ các nguồn sau: chi tiêu công, chính sách tài khóa huy động nguồn tài chính, tiếp nhận và sử dụng vốn quốc tế và chi tiêu khu vực tư nhân. Chi tiêu công cho BĐKH giai đoạn 2010-2013 ước tính đạt 0,1% GDP; ODA thông qua Chương trình hỗ trợ ứng phó với BĐKH vào khoảng 1,3 tỷ USD cho giai đoạn 2010-2015, các khoản chi của các doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam giai đoạn 2010-2013 vào khoảng 10.000 tỷ đồng (Trần Thọ Đạt, Đinh Đức Trường, 2019); chi tiêu khu vực tư nhân cho BĐKH mặc dù không có số liệu chính thức nhưng kết quả nghiên cứu của Trần Thọ Đạt, Đinh Đức Trường (2019) cho thấy, số lượng doanh nghiệp và mức độ đầu tư và chi phí thường xuyên cho hoạt động bảo vệ môi trường là ít và thấp.

Đối với vốn cho doanh nghiệp và hộ nông dân: Trong giai đoạn 2011-2019, mức dư nợ tín dụng liên tục tăng cao, trung bình khoảng 100 nghìn tỷ đồng. Ngân hàng Nhà nước (2019) đánh giá hoạt động tín dụng đối với doanh nghiệp và người dân vùng TNB còn nhiều khó khăn, đặc biệt nhiều khách hàng không trả được nợ vay khi đến hạn. Hiện nay, tình trạng nợ tín dụng ở vùng TNB chủ yếu tập trung ở một số tỉnh như: Cần Thơ, An Giang, Kiên Giang,

Đồng Tháp, trong đó Cần Thơ và An Giang là những địa phương có tình trạng nợ tín dụng lớn, còn Kiên Giang trong những năm gần đây nợ tín dụng liên tục tăng nhanh, năm 2019 tăng gấp hơn 3 lần so với thời điểm năm 2012.

Hoạt động tín dụng đối với doanh nghiệp hộ nông dân gặp khó khăn là do: *Thứ nhất*, 97% doanh nghiệp hoạt động là doanh nghiệp vừa và nhỏ, năng lực tài chính, quản trị hạn chế, tiếp cận vốn ngân hàng còn vướng do không có tài sản thế chấp, thiếu nhiều phương án tài chính, phương án kinh doanh không khả thi. Các ngân hàng cho vay trong lĩnh vực nông nghiệp thường áp dụng lãi suất thấp mà rủi ro lại cao nên các ngân hàng cũng như các tổ chức tín dụng buộc phải dè dặt trong điều kiện vay vốn (Ngân hàng Nhà nước, 2019). *Thứ hai*, khi vay vốn đầu tư nông nghiệp, nông dân phải dùng tài sản thế chấp rõ ràng, quy mô lớn để tránh rủi ro cho các tổ chức tín dụng, còn nếu tài sản nhỏ lẻ thì các tổ chức này cũng khó cho vay. *Thứ ba*, các lĩnh vực nông nghiệp của vùng TNB còn chưa được định hướng cụ thể, đất đai được sử dụng làm tài sản đảm bảo lại có giá trị thấp do địa phương định giá theo khung giá nhà nước; mặt khác, pháp luật chưa quy định cấp giấy chứng nhận quyền sở hữu tài sản trên đất nông nghiệp trong khi đây đều là những tài sản có giá trị cao. Hệ lụy là, nông dân vùng TNB khó tiếp cận được nguồn vốn để mở rộng sản xuất, đầu tư khoa học công nghệ, phát triển nông nghiệp công nghệ cao... Các địa phương ở vùng TNB còn gặp khó khăn trong việc quy hoạch vùng sản xuất, xác định sản phẩm thế mạnh và xây dựng thương hiệu sản phẩm. Do đó, nông dân, doanh nghiệp,... khó tiếp cận được các nguồn vốn tín dụng để đầu tư, phát triển nông nghiệp bền vững.

4. Hạ tầng giao thông vận tải

Hệ thống giao thông vận tải được coi là một trong những nút thắt lớn nhất đối với phát triển kinh tế - xã hội của vùng TNB hiện nay.

Đối với hệ thống giao thông đường bộ: Hệ thống giao thông đường bộ của vùng TNB còn khá yếu kém, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển của vùng. Toàn vùng chỉ có 40 km đường cao tốc (Lê Phương, 2019). Hơn nữa, có nhiều vấn đề như đường hẹp, độc đạo nên thường xuyên xảy ra tình trạng tắc nghẽn; chất lượng đường kém nên mỗi dịp mưa bão đường lại xuống cấp. Nói cách khác, cả số lượng và chất lượng hệ thống giao thông đường bộ vùng TNB đều chậm phát triển.

Đối với hệ thống giao thông đường thủy: Mặc dù có vị trí địa lý ven biển, hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc, nhưng phát triển giao thông đường thủy của vùng TNB vẫn còn yếu và chậm. Một mặt là do sông ngòi, kênh rạch không đồng đều về độ rộng và độ sâu, đầu tư hạn chế, mặt khác do khả năng kết nối giữa giao thông đường thủy với đường bộ, đường biển thấp. Vùng có 21 cảng, cảng lớn nhất là Cảng Cái Cui (Cần Thơ) phục vụ được tàu tới 20.000 tấn (đã giảm tải), luồng vào chỉ đảm bảo tàu 10.000 tấn đầy đủ¹. Hệ thống giao thông đường thủy yếu kém nên hàng hóa sản xuất tại vùng TNB phải vận chuyển lên các cảng tại thành phố Hồ Chí Minh - nơi có các tàu lớn vận chuyển hàng hóa, để tiêu thụ sản phẩm.

Đối với hệ thống sân bay: Hiện nay, vùng TNB có 4 cảng hàng không, trong đó có hai cảng hàng không quốc tế là Cần Thơ

¹ Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải trả lời tại Phiên chất vấn tại Quốc hội ngày 05/6/2019 (Xem: PT, 2019).

và Phú Quốc và hai cảng hàng không nội địa là Rạch Giá và Cà Mau. Mặc dù sân bay Cần Thơ trở thành cảng hàng không quốc tế vào năm 2011 và có công suất thiết kế 3 triệu hành khách/năm, nhưng việc khai thác vẫn dưới mức công suất này. Tương tự, cảng hàng không Rạch Giá và Cà Mau có công suất 300 nghìn hành khách/năm cũng đang khai thác dưới mức công suất thiết kế rất nhiều. Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc được hoàn thành giai đoạn 1 năm 2012 và bắt đầu khai thác vào cuối năm 2012. Công suất thiết kế của cảng hàng không này là 4 triệu khách/năm. Với nhu cầu du lịch tại Phú Quốc cao (tốc độ tăng trưởng khách du lịch tại đây đạt 30%/năm và năm 2018 đạt 3,4 triệu lượt khách), cảng hàng không này có công suất khai thác tương đối lớn và có khả năng sẽ phải mở rộng đường băng để đáp ứng nhu cầu vận tải.

Nói chung, ngoài cảng hàng không quốc tế Phú Quốc, hệ thống giao thông vận tải của vùng TNB trên cả 3 phương thức (đường bộ, đường thủy và đường hàng không) đều chậm phát triển, thiếu đồng bộ, chất lượng thấp, còn đường sắt đang nằm trong kế hoạch. Có thể thấy, giao thông vận tải đang là nút thắt lớn cho phát triển kinh tế - xã hội của vùng.

5. Thể chế

Đối với thể chế cho phát triển doanh nghiệp: Chỉ số PCI vùng TNB ở mức cao so với vùng khác, trong đó hơn một nửa số địa phương của vùng này có chỉ số PCI xếp trên mức trung bình của cả nước. Điều này cho thấy, thể chế khuyến khích doanh nghiệp tư nhân của vùng đang được quan tâm.

Tuy nhiên, nguyên nhân chưa thu hút được lực lượng đông đảo các doanh nghiệp, nhất là các doanh nghiệp lớn của vùng TNB là do sự yếu kém trong cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, chất lượng khu công nghiệp,

nguồn cung ứng nguyên liệu chưa đủ lớn và đồng nhất về phẩm cấp, quy mô thị trường đầu ra còn nhỏ.

Đối với thể chế liên kết vùng: Năm 2004, vùng TNB thành lập Ban Chỉ đạo “nhằm giúp Bộ Chính trị chỉ đạo thực hiện Nghị quyết số 37-NQ/TW về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long”. Tuy nhiên, Ban Chỉ đạo vùng TNB chưa có đầy đủ quyền hành cần thiết để quản lý, điều phối, thúc đẩy liên kết vùng TNB hướng đến phát triển bền vững. Ban Chỉ đạo TNB đã được Bộ Chính trị kết thúc hoạt động vào ngày 31/3/2018.

Một số địa phương đã thực hiện hợp tác liên kết trên các lĩnh vực như đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng, du lịch, tuy nhiên các chương trình hợp tác đang gặp nhiều khó khăn vì “ai cũng vì lợi ích của tỉnh mình” nên khi kêu gọi đầu tư thay vì hướng đến phát triển toàn vùng thì chỉ tập trung đến phát triển của địa phương mình.

Nhiều nghiên cứu đã đưa ra đề xuất thành lập Bộ máy quản lý vùng TNB có đầy đủ thực quyền để có thể thúc đẩy liên kết và phát triển bền vững cho toàn vùng ĐBSCL (Xem: Vũ Thành Tự Anh và cộng sự, 2011; Nguyễn Xuân Thắng, 2018). Bộ máy quản lý (tên gọi có thể là Ban, Ủy ban hay Hội đồng), ngoài việc thông tin, kết nối thì cần có các công cụ hành chính, kinh tế để thực hiện việc quản lý, phối hợp có hiệu quả các địa phương trong vùng đối với việc phát triển bền vững. Nếu bộ máy được lập không có đủ phương tiện, công cụ hay cách thức để làm thay đổi hành vi của các địa phương nhằm thúc đẩy hợp tác, liên kết chặt chẽ thì bộ máy đó sẽ khó đạt được hiệu quả. Ngoài ra, bộ máy là cấp trung gian - quyền hành dưới Thủ tướng Chính phủ nhưng trên bộ máy các địa phương - vì thế bộ máy cần

phản ánh tiếng nói của các địa phương trong các quyết định liên quan đến phát triển bền vững của địa phương nhưng đồng thời cũng cần có một mức độ trung tính nhất định để có thể điều phối hài hòa lợi ích của vùng, thúc đẩy liên kết vùng để hướng tới mục tiêu phát triển bền vững cho tổng thể vùng trong điều kiện nguồn lực có hạn.

Ngoài một cơ quan quản lý tổng thể phát triển bền vững vùng TNB, cũng cần có các bộ máy quản lý vùng theo từng lĩnh vực (hay ngành dọc). Ví dụ, thành lập hội đồng phát triển du lịch hay ban chỉ đạo phát triển du lịch. Do tính liên kết cao với thành phố Hồ Chí Minh, hội đồng hay ban sẽ bao gồm lãnh đạo thành phố HCM và 13 tỉnh, thành ĐBSCL, các sở văn hóa, thể thao và du lịch và ban ngành liên quan của các tỉnh, thành sẽ là các thành viên tham mưu. Hội đồng này có thể hoạt động độc lập hoặc nằm trong cơ quan quản lý tổng thể phát triển bền vững vùng TNB. Nếu hoạt động độc lập, các mục tiêu và cách thức hoạt động không được vi phạm mục tiêu phát triển bền vững.

Kết luận

Có thể thấy, vùng TNB có rất nhiều tiềm năng và lợi thế cho phát triển nhưng chưa được khai thác đầy đủ. Hiện nay, vùng này vẫn còn nhiều khó khăn, mức sống của nhân dân chưa cao, cơ cấu kinh tế khá lạc hậu. Trong bối cảnh mới, dưới tác động của xu thế toàn cầu hóa, hội nhập quốc tế, cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư, BĐKH và nước biển dâng..., để phát triển nhanh và bền vững cần phải có những giải pháp đột phá, cơ bản. Theo đó, vùng TNB cần thực hiện các giải pháp đồng bộ như vừa cải thiện môi trường kinh doanh, vừa nâng cấp cơ sở hạ tầng, hoàn thiện KCN. Trước hết, cần xử lý tốt 5 vấn đề đang là điểm nghẽn và ảnh hưởng chủ yếu đến phát triển bền vững

của vùng đó là vấn đề nguồn nước, đất đai, hạ tầng giao thông vận tải, tài chính và thể chế. Để tháo gỡ nút thắt này, Chính phủ cần ưu tiên tập trung vào các dự án có tính chất liên kết các tiểu vùng tại vùng TNB như vùng Đồng Tháp Mười, Bán đảo Cà Mau, Tứ giác Long Xuyên, đầu tư kết nối liên vùng giữa vùng TNB với thành phố Hồ Chí Minh; cần tăng vốn ngân sách trung ương, tăng dự án và tập trung ODA cho phát triển giao thông vùng TNB; các địa phương vùng TNB cần tạo ra cơ chế hợp tác công tư thuận tiện để thu hút vốn (BOT). Thời gian tới, BĐKH sẽ ngày càng khốc liệt hơn, vì thế Chính phủ cũng cần tăng cường tài chính từ đa dạng các nguồn khác nhau nhằm ứng phó với BĐKH cho vùng TNB □

Tài liệu tham khảo

1. Nguyễn Ngọc Anh (2020), “Những vấn đề về nước ở đồng bằng sông Cửu Long”, Tạp chí *Khoa học và Công nghệ Việt Nam*, <https://vjst.vn/vn/tin-tuc/3044/nhung-van-de-ve-nuoc-o-dong-bang-song-cuu-long.aspx>, truy cập ngày 30/9/2020.
2. Vũ Thành Tự Anh, Phan Chánh Dưỡng, Nguyễn Văn Sơn, Lê Thị Quỳnh Trâm, Đỗ Thiên Anh Tuấn, Đỗ Hoàng Phương (2011), *Đồng bằng sông Cửu Long Liên kết để tăng cường năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững*, Báo cáo được chuẩn bị theo đề nghị của Ban Chỉ đạo Tây Nam bộ và Ban Thư ký Diễn đàn Hợp tác Kinh tế đồng bằng sông Cửu Long.
3. Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Hà Lan (2013), *Kế hoạch đồng bằng sông Cửu Long: Tầm nhìn và chiến lược dài hạn nhằm phát triển đồng bằng sông Cửu Long an toàn, trù phú và bền vững*, tháng 12/2013.

4. Trần Thọ Đạt, Đinh Đức Trường (2019), “Tài chính ứng phó với biến đổi khí hậu ở Việt Nam và hàm ý về chính sách”, *Tạp chí Tài chính*, <http://tapchitaichinh.vn/nghien-cuu-trao-doi/tai-chinh-ung-pho-voi-bien-doi-khi-hau-o-viet-nam-va-ham-y-ve-chinh-sach-305149.html>, truy cập ngày 02/10/2020.
5. Thu Hà, Quách Hùng, Lê Thanh, Anh Kiệt (2019), “Nhìn về tương lai đồng bằng sông Cửu Long”, *Báo Cần Thơ*, <https://baocantho.com.vn/-megastory-nhin-ve-tuong-lai-dong-bang-song-cuu-long-a114618.html>, truy cập ngày 3/1/2020.
6. Bảo Hân (2017), “Khắc phục sạt lở bờ sông, bờ biển”, *Báo Nhân dân* (điện tử), <https://nhandan.com.vn/cung-suy-ngam/khac-phuc-sat-lo-bo-song-bo-bien-305172>, truy cập ngày 21/10/2020.
7. Quang Khải (2019), “Cần 95.000 tỷ đồng cho hạ tầng giao thông đồng bằng sông Cửu Long”, *Tuổi trẻ*, <https://tuoitre.vn/can-95-000-ti-dong-cho-ha-tang-giao-thong-dong-bang-song-cuu-long-20190618095434183.htm>, truy cập ngày 01/10/2020.
8. Cảnh Kỳ (2019), “Quyết xử lý sạt lở cho đồng bằng sông Cửu Long”, *Báo Tiền Phong*, ngày 28/9/2019, tr. 3.
9. Gia Minh (2019), “Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể nói gì về hạ tầng giao thông đồng bằng sông Cửu Long?”, *Người lao động*, <https://nld.com.vn/thoi-su/bo-truong-nguyen-van-the-noi-gi-ve-ha-tang-giao-thong-dbscl-20190618152358338.htm>, truy cập ngày 17/09/2020.
10. Ngân hàng nhà nước (2019), *Hội nghị kết nối Doanh nghiệp - ngân hàng vùng đồng bằng sông Cửu Long*, <https://baocantho.com.vn/go-kho-von-tin-dung-cho-doanh-nghiep-dong-bang-song-cuu-long-a112692.html>, truy cập ngày 29/9/2020.
11. PT (2019), “Giao thông đồng bằng sông Cửu Long làm ‘nóng’ nghị trường”, *Báo Chính phủ* (điện tử), <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=367618>, truy cập ngày 05/10/2020.
12. Hồng Sơn (2019), “Thu hút nguồn lực đầu tư cho Đồng bằng sông Cửu Long”, *Báo Đầu tư điện tử*, <https://baodautu.vn/thu-hut-nguon-luc-dau-tu-cho-dong-bang-song-cuu-long-d102304.html>, truy cập ngày 05/10/2020.
13. Nguyễn Xuân Thắng (2018), *Báo cáo tổng hợp đề tài: Tổng kết 30 năm đổi mới và phát triển vùng Tây Nam bộ trên quan điểm phát triển bền vững* (Mã số: KHCN-TNB.ĐT/14-19/X09), Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, Đại học Quốc gia thành phố Hồ Chí Minh.
14. Tổng cục Thống kê (2020), *Niên giám Thống kê*, www.gso.gov.vn
15. K.V (2017), “Đồng bằng sông Cửu Long cung cấp 90% lượng gạo xuất khẩu”, *Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam*, <http://dangcongsan.vn/kinh-te/dong-bang-song-cuu-long-cung-cap-90-luong-gao-xuat-khau-444408.html>, truy cập ngày 29/9/2020.
16. Nguyễn Xuân (2019), “Đồng bằng sông Cửu Long lún nhanh hơn gấp 10 lần tốc độ nước biển dâng”, *VnExpress*, <https://vnexpress.net/khoa-hoc/dbscl-lun-nhanh-hon-gap-10-lan-toc-do-nuoc-bien-dang-4002354.html>, truy cập ngày 03/01/2020.