

ĐÁNH GIÁ VAI TRÒ CỦA CƠ SỞ HẠ TẦNG TRONG PHÁT TRIỂN KINH TẾ ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG GIAI ĐOẠN 2015-2019

EVALUATION OF THE INFRASTRUCTURE ROLE FOR MEKONG DELTA ECONOMIC DEVELOPMENT IN THE PERIOD 2015-2019

Huỳnh Trọng Nhân, Trần Kiến Thức

Tóm tắt:

Cơ sở hạ tầng, đặc biệt là cơ sở hạ tầng kỹ thuật luôn là tiền đề, đóng vai trò quyết định trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội. Trên thực tế, công tác đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật đô thị vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) những năm qua còn nhiều tồn tại, hạn chế như: hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật còn yếu và thiếu đồng bộ; việc thu gom, xử lý chất thải rắn, xử lý nước thải chưa có nhiều biến chuyển, tỷ lệ xử lý thấp và hầu hết vẫn đang sử dụng các công nghệ lạc hậu. Những hạn chế ảnh hưởng đến phát triển kinh tế vùng ĐBSCL nhưng chưa được phân tích làm rõ. Do đó, thông quan tổng quan thực trạng và phân tích thống kê, bài viết xác định vai trò của cơ sở hạ tầng trong phát triển kinh tế vùng ĐBSCL trong giai đoạn 2015-2019.

Từ khóa: Đồng bằng sông Cửu Long, cơ sở hạ tầng kỹ thuật, phân tích thống kê

Abstract:

Technical infrastructure always plays a decisive role in the process of socio-economic development. In fact, the investment in construction of urban technical infrastructure in the Mekong Delta in recent years still has many shortcomings and limitations such as: the technical infrastructure system is still inconsistent; solid waste and wastewater collection and treatment have not changed much, the treatment rate is low due to outdated technologies. Limitations affecting economic development of the Mekong Delta but have not been analyzed and clarified. Therefore, through an overview of the current situation and statistical analysis, the article identifies the role of infrastructure in the economic development of the Mekong Delta in the period 2015-2019.

Keywords: Mekong Delta, technical infrastructure, statistical analysis

1. Thực trạng cơ sở hạ tầng vùng ĐBSCL trong giai đoạn 2015-2019

Theo Luật Xây dựng, hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật gồm công trình giao thông, thông tin liên lạc, cung cấp năng lượng, chiếu sáng công cộng, cấp nước, thu gom và xử lý nước thải, chất thải rắn, nghĩa trang và công trình khác [2]. Trong bối cảnh chịu nhiều ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và nước biển dâng, những hệ thống hạ tầng kỹ thuật mang tính quyết định đối với ĐBSCL bao gồm: giao thông, cấp thoát nước, vệ sinh môi trường, thủy lợi và công trình phòng chống thiên tai.

Đối với giao thông, theo Báo cáo Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, hiện mạng lưới đường bộ chính bao gồm 91 km đường cao tốc (TPHCM – Bến Lức – Trung Lương 40km và Trung Lương – Mỹ Thuận 51km), 2.043 km đường quốc lộ và 4.559 km đường tỉnh [3]. Về cơ bản, tất cả các điểm chính trên vùng ĐBSCL đều đã có kết nối đường bộ. Tuy nhiên, đây có thể coi là hệ thống kết nối cơ bản, tối

ThS. Huỳnh Trọng Nhân

Khoa Kiến trúc – Trường ĐHXD Miền Tây

Email: huynhnhancien@mtu.edu.vn

Điện thoại: 0908 741 707

KS. Trần Kiến Thức

Email: thuctran1981mwg@gmail.com

Điện thoại: 0364 912 345

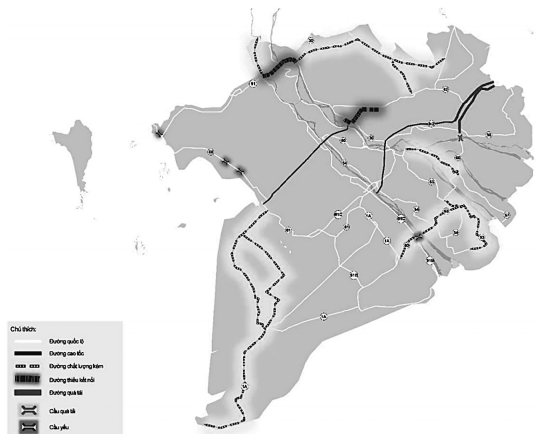
Ngày nhận bài: 20/5/2022

Ngày gửi phản biện: 01/6/2022

Ngày chấp nhận đăng: 14/6/2022

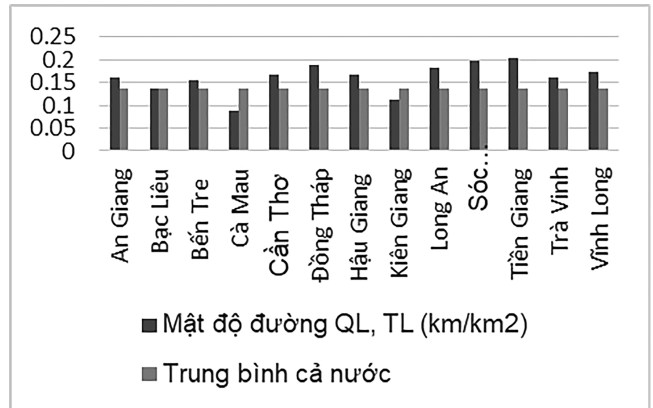
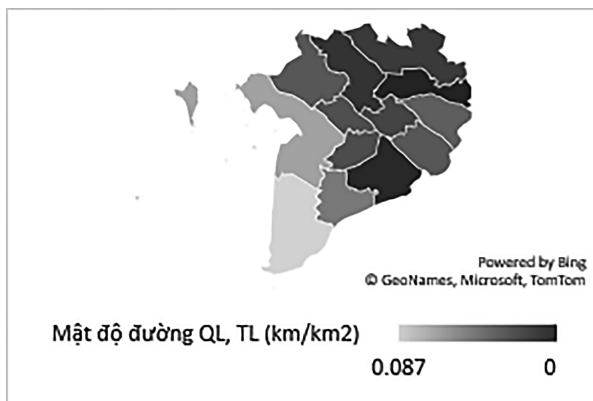
thiếu, chưa mang vai trò chiến lược cho phát triển vùng. Đường thủy nội địa đều được xác định là phương thức đặc thù của vùng nhưng chưa thể đạt được tiềm năng vốn có so với đường bộ vì năng suất vận tải thấp và nhu cầu chưa cao, lượng hàng hóa container chưa tập trung với mật độ cao để hình thành các tuyến vận tải ổn định. Giữa mạng lưới đường bộ và đường thủy nội địa thiếu sự kết nối đồng bộ [3].

Tuy trung bình mật độ đường giao thông của vùng ĐBSCL (0.161km/km^2) cao hơn so với cả nước (0.137km/km^2), nhưng tỷ lệ đường có chất lượng kém còn nhiều, chưa có kết nối đồng bộ (Hình 1). Thống kê mật độ giao thông đường bộ của 13 tỉnh thành ĐBSCL như Hình 2 cho thấy hệ thống giao thông đường bộ phân bố không đều, tập trung chủ yếu ở các tỉnh thành tiếp giáp Đông Nam Bộ và một phần ven biển Đông. Các tỉnh ven biển Tây như Kiên Giang, Cà Mau có mật độ đường quốc lộ, tỉnh lộ thấp nhất vùng ĐBSCL và thấp hơn trung bình cả nước.



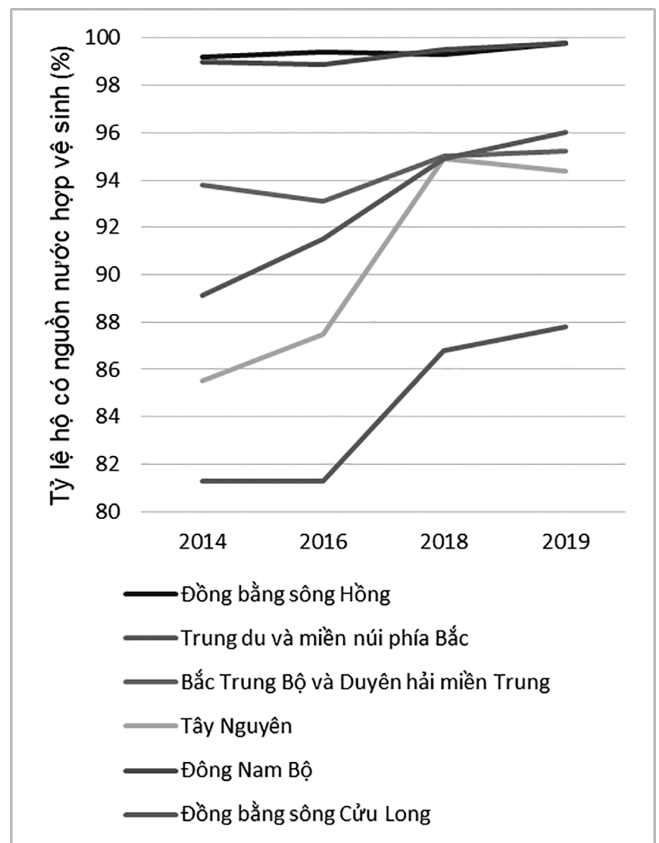
(Nguồn: Báo cáo Quy hoạch vùng ĐBSCL)

Hình 1. Những vấn đề cơ bản của hiện trạng giao thông đường bộ vùng ĐBSCL



Hình 2. Thống kê mật độ đường giao thông Quốc lộ, Tỉnh lộ của 13 tỉnh thành ĐBSCL

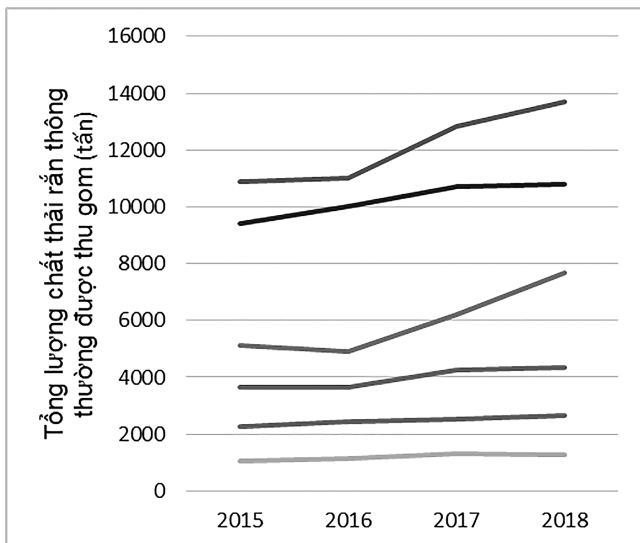
Đối với lĩnh vực hạ tầng cấp nước, số liệu tỷ lệ hộ có nguồn nước hợp vệ sinh của Tổng cục Thống kê (GSO) cho thấy sự cải thiện đáng kể trong cấp nước sạch của vùng ĐBSCL trong giai đoạn 2014-2019. Năm 2019 tỷ lệ này đạt 96%, đứng thứ hai so với 6 vùng kinh tế - xã hội của Việt Nam (Hình 3).



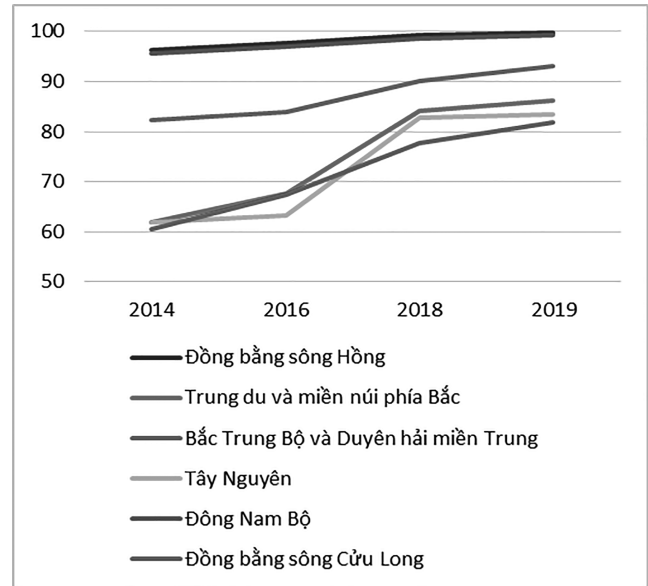
(Nguồn: GSO)

Hình 3. Tỷ lệ hộ có nguồn nước hợp vệ sinh phân theo vùng giai đoạn 2014-2019

Đối với xử lý nước thải và vệ sinh môi trường, cơ sở hạ tầng phục vụ cho lĩnh vực này của ĐBSCL còn nhiều hạn chế. Số liệu thống kê của GSO cho thấy tổng lượng chất thải rắn được thu gom giai đoạn 2015-2018 của ĐBSCL còn thấp. Nếu tính tỷ lệ chất thải rắn được xử lý đạt tiêu chuẩn, ĐBSCL chỉ đạt 66% năm 2018. Tuy nhiên, tỷ lệ này có sự gia tăng đáng kể trong giai đoạn 2017-2018 (Hình 4). Hệ thống xử lý nước thải của đô thị ĐBSCL đa số là hệ thống thoát nước chung, không qua xử lý và thải trực tiếp xuống kênh rạch. Ngoài ra, mặc dù tỷ lệ hộ dùng hố xí hợp vệ sinh của ĐBSCL so với các vùng còn thấp nhưng đã có sự cải thiện đáng kể khi tăng từ 60% vào năm 2014 đến gần 82% vào năm 2019 (Hình 5).



Hình 4. Tổng lượng chất thải rắn thông thường được thu gom và Tỷ lệ chất thải rắn được xử lý đạt tiêu chuẩn của các vùng KT-XH Việt Nam giai đoạn 2015-2018



Hình 5. Tỷ lệ hộ dùng hố xí hợp vệ sinh của các vùng KT-XH Việt Nam giai đoạn 2014-2019

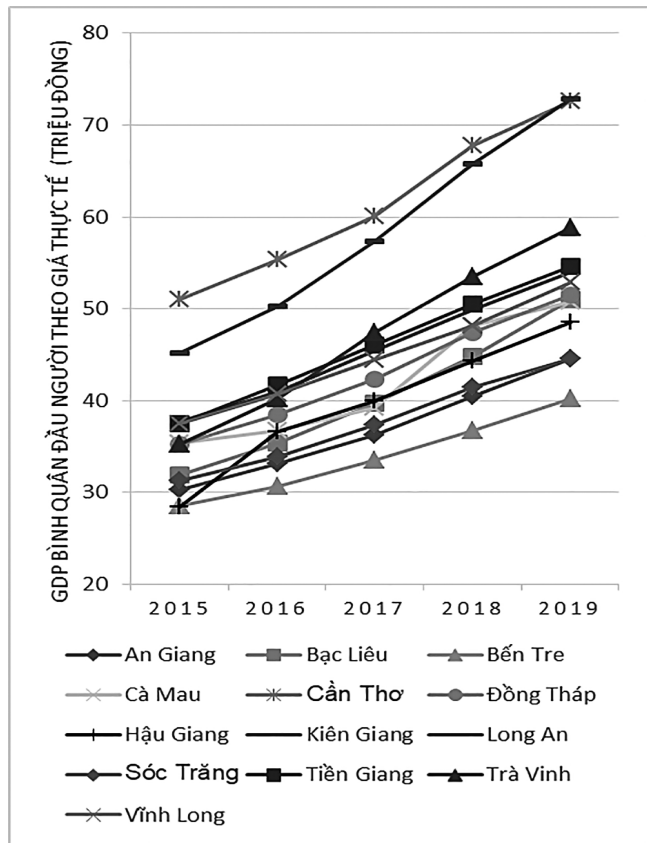
Đối với hệ thống thủy lợi, báo cáo Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 nhận định mặc dù hệ thống đã được hình thành với 3 chức năng đầy đủ và chuyển đổi được một phần đáp ứng đa mục tiêu, nhưng đầu tư còn thiếu tính đồng bộ, không tập trung, nên nhiều khu vực dự án chưa phát huy hiệu quả. Dự án tiêu biểu trong giai đoạn 2015-2019 là hệ thống thủy lợi Cái Lớn - Cái Bé giai đoạn 1 tại Kiên Giang với tổng mức đầu tư trên 3300 tỉ đồng, nhằm kiểm soát nguồn nước, tạo điều kiện cho các mô hình sản xuất theo hệ sinh thái (ngọt, mặn - lợ, ngọt - lợ luân phiên) cho vùng bán đảo Cà Mau. Tuy nhiên, theo PGS.TS Lê Anh Tuấn, hệ thống cống - đập nếu đóng cống lúc nước lớn và mở cống lúc nước ròng trong mùa khô đã làm mất sức đẩy nước từ biển Đông sang biển Tây, tăng rủi ro ô nhiễm nguồn nước và hạn chế giao thông thủy của vùng [4]. Việc thực hiện dự án liệu có đảm bảo theo mô hình thích ứng theo tự nhiên, thân thiện với môi trường và phát triển bền vững của vùng ĐBSCL theo Nghị quyết 120/NQ-CP năm 2017.

Đối với hạ tầng phòng, chống thiên tai, các công trình hạ tầng chủ yếu của ĐBSCL bao gồm hồ chứa nước điều tiết ngập úng – hạn mặn, công trình phòng chống sạt lở (bờ sông, bờ biển) và hệ thống đê điều. Mặc dù được đầu tư, nhưng các công trình chủ yếu ứng phó cục bộ giữa địa phương và các ngành, lĩnh vực. Sụt lún đất là một vấn đề nghiêm

trọng của ĐBSCL, làm gia tăng lũ trên sông, sạt lở, xâm nhập mặn từ nước biển, sự mất ổn định của các tòa nhà (nghiêng, nứt), đe dọa sống, cống thoát nước. Tuy nhiên hiện tại vấn đề này chưa được đầu tư để quản lý ứng phó phù hợp.

2. Tương quan phát triển kinh tế - xã hội với đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng vùng

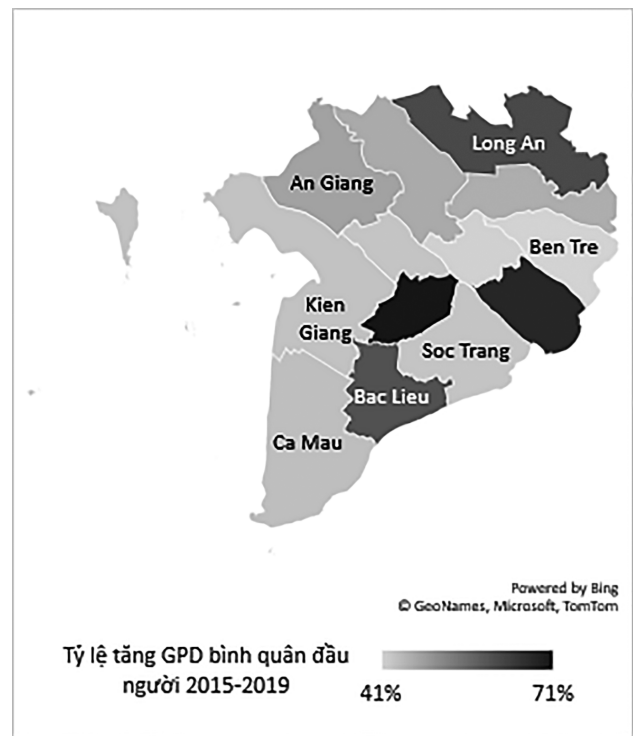
Nhằm xác định vai trò đầu tư cơ sở hạ tầng đối với phát triển kinh tế - xã hội của vùng, báo cáo phân tích tương quan giữa các số liệu của GSO và các Niên giám thống kê của 13 tỉnh thành ĐBSCL trong giai đoạn 2015-2019. Dữ liệu GDP bình quân đầu người theo giá thực tế (GSO) trong Hình 6 cho thấy sự phân hóa giữa hai nhóm Cần Thơ, Long An (nhóm 1) và 11 tỉnh còn lại (nhóm 2). Năm 2019, chênh lệch giữa nhóm 1 và nhóm 2 là 1,45 lần. Trong nhóm 1, Long An cho thấy sự gia tăng đáng kể GDP bình quân đầu người và vượt qua Cần Thơ trong 2019. Điều này cho thấy lợi thế vị trí của Long An so với cực phát triển của vùng Nam Bộ là Thành phố Hồ Chí Minh.



(Nguồn: GSO)

Hình 6. GDP bình quân đầu người theo giá thực tế của 13 tỉnh thành ĐBSCL giai đoạn 2015-2019

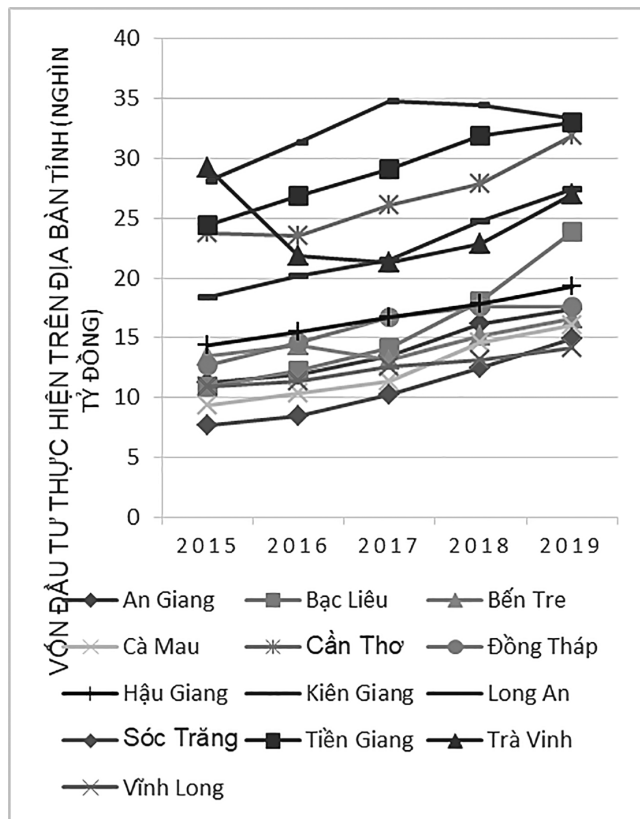
Phân tích sự gia tăng của GDP bình quân đầu người theo giá thực tế của 13 tỉnh thành ĐBSCL từ 2015 đến 2019 cho thấy 3 tỉnh thuộc nhóm 2 là Hậu Giang, Trà Vinh, Bạc Liêu dẫn đầu tỷ lệ này (Hình 7). Hậu Giang có tỷ lệ tăng trưởng cao nhất do xuất phát điểm thấp và sự tăng trưởng ấn tượng trong năm 2015. Tuy nhiên giai đoạn 2016 - 2019 tỷ lệ tăng cũng tương đương trung bình các tỉnh trong nhóm 2. Đối với Bạc Liêu và Trà Vinh, giá trị GDP bình quân đầu người theo các năm cho thấy sự gia tăng tập trung trong giai đoạn gần đây (2016-2019). Nếu so sánh vị trí địa lý, hai tỉnh này hầu như không có thuận lợi như Long An (gần thành phố HCM) hoặc Cần Thơ (trung tâm vùng). Bên cạnh đó, An Giang, Đồng Tháp và Tiền Giang cũng cho thấy sự lan tỏa phát triển từ thành phố Hồ Chí Minh khi có tỷ lệ tăng trưởng cao hơn các tỉnh thành lân cận là Kiên Giang, Cần Thơ, Vĩnh Long và Bến Tre.



Hình 7. Tỷ lệ tăng GDP bình quân đầu người theo giá thực tế của 13 tỉnh thành ĐBSCL từ 2015 đến 2019

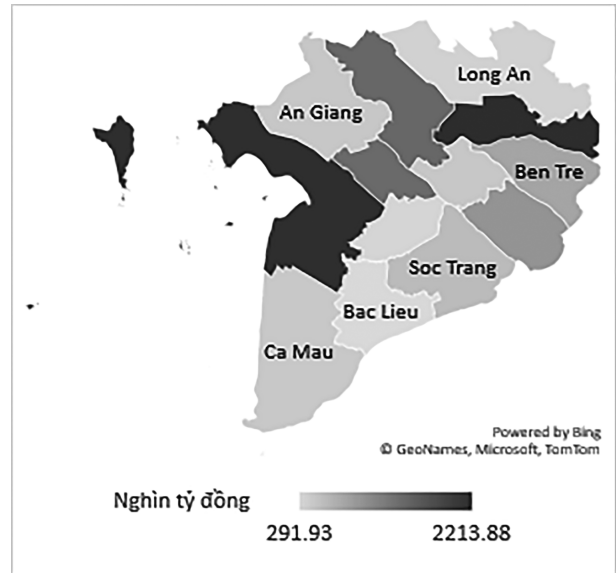
Như vậy câu hỏi đặt ra liệu rằng đầu tư cơ sở hạ tầng kỹ thuật đóng vai trò chính trong thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh thành ĐBSCL. Dựa trên Niên giám thống kê của 13 tỉnh

thành ĐBSCL năm 2019, nghiên cứu thu thập thống kê lượng vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội và vốn đầu tư trong hai lĩnh vực được xem là cơ sở hạ tầng quan trọng và đặc thù là: (a) Cung cấp nước; Hoạt động quản lý và xử lý rác thải, nước thải và (b) Vận tải kho bãi. Bước đầu nhìn nhận, kết quả thống kê vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội cho thấy không có tương quan chung giữa giá trị này với hiệu quả tăng trưởng GDP bình quân đầu người theo giá thực tế (Hình 8). Long An và Cần Thơ mặc dù thuộc nhóm có GDP bình quân đầu người cao nhưng chỉ đứng thứ 3 và 4 về đầu tư xây dựng. Tuy nhiên, đối với Bạc Liêu, việc tập trung đầu tư trong giai đoạn 2015-2019 mang lại hiệu quả phát triển kinh tế xã hội.

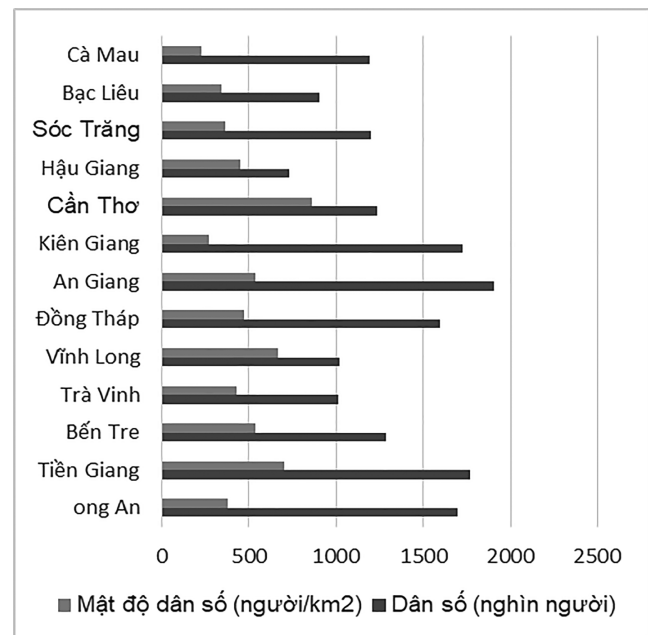


Hình 8. Thống kê vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội trên địa bàn 13 tỉnh thành ĐBSCL giai đoạn 2015-2019

Xét riêng nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng kỹ thuật trọng yếu, Hình 9 cho thấy cơ sở hạ tầng kỹ thuật được tập trung đầu tư nhiều tại Tiền Giang, Kiên Giang với tích lũy vốn từ 2015-2019 khoảng 2200 nghìn tỷ đồng, cao gấp 3,17 lần so với trung bình của các tỉnh thành còn lại.



Hình 9. Tích lũy vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội trong hai lĩnh vực cơ sở hạ tầng trên địa bàn 13 tỉnh thành ĐBSCL giai đoạn 2015-2019 (nghìn tỷ đồng)



(Nguồn: GSO)

Hình 10. Dân số trung bình và mật độ dân số các tỉnh thành ĐBSCL năm 2019

3. Nhận định về vai trò của cơ sở hạ tầng trong phát triển kinh tế Đồng Bằng Sông Cửu Long giai đoạn 2015-2019

Qua các dữ liệu thống kê và so sánh và đánh giá của báo cáo Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, cơ sở hạ tầng của vùng ĐBSCL được đánh giá có xuất phát điểm thấp nhưng đã có một số tiến triển rõ rệt trong giai

đoạn 2015-2019, tiêu biểu là lĩnh vực cấp nước. Tuy nhiên, giao thông đường bộ vẫn còn nhiều hạn chế. Mặc dù mật độ đường giao thông chính cao hơn trung bình cả nước, nhưng chất lượng mật đường kém, tốc độ lưu thông chậm. Hệ thống thoát nước và xử lý nước thải đô thị chỉ đáp ứng một phần yêu cầu thoát nước, chưa thực sự giải quyết vấn đề xử lý nước thải. Khu vực nông thôn gần như chưa có thu gom và xử lý nước thải. Thủy lợi chưa phải là một hệ thống hạ tầng đa mục tiêu với tầm nhìn dài hạn. Công trình phòng, chống thiên tai còn mang tính cục bộ. Những hạn chế này có tác động đáng kể đến sự phát triển kinh tế - xã hội của vùng.

Phân tích mối quan hệ giữa vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội cho cơ sở hạ tầng tích lũy với giá trị GDP bình quân đầu người theo giá thực tế cho thấy, nhìn chung việc đầu tư cơ sở hạ tầng kỹ thuật góp phần tăng trưởng kinh tế của 13 tỉnh thành ĐBSCL. Tuy nhiên, mức độ tác động có sự khác nhau giữa các địa phương. Ở Long An, Bạc Liêu, Cà Mau, Hậu Giang, tỷ lệ tăng trưởng kinh tế cao mặc dù chi phí đầu tư cơ sở hạ tầng thấp. Ngược lại, Kiên Giang, Tiền Giang và Đồng Tháp mặc dù đầu tư nhiều cho cơ sở hạ tầng, nhưng giá trị và tốc độ tăng trưởng GDP bình quân đầu người vẫn còn chậm. Điều này có thể lý giải một phần vì các địa phương trên có vị trí địa lý kém thuận lợi, dân số lớn và chịu nhiều tác động của biến đổi khí hậu (Hình 10).

Vì vậy, để phát huy vai trò của cơ sở hạ tầng trong phát triển kinh tế vùng ĐBSCL, việc liên kết là giải pháp trọng tâm nhằm phát huy ưu thế của từng địa phương, tăng hiệu quả đầu tư và đảm bảo tính đồng bộ, hệ thống như yêu cầu của quy hoạch

tích hợp. Đối với cơ sở hạ tầng cấp thoát nước và ứng phó ngập úng, những thách thức đang phải đối mặt về quản lý nguồn nước được thấy rất rõ và tác động đến tất cả mọi mặt đời sống của vùng. Vấn đề về nước không bị giới hạn bởi địa giới hành chính, hoạt động liên quan đến yếu tố nước của tỉnh này có thể gây nên những tác động tiêu cực cho con người và môi trường tại các tỉnh khác. Vì vậy, các quyết định về đầu tư hạ tầng quản lý nước cần được sự thống nhất của từng địa phương nhằm phát huy hiệu quả ở quy mô vùng. Đối với hạ tầng giao thông, thực trạng cho thấy nguồn vốn đầu tư hạn chế của mỗi địa phương gây ảnh hưởng đến khả năng phát triển hệ thống giao thông có tính liên kết, đồng bộ. Do đó, đòi hỏi cơ chế đầu tư hạ tầng giao thông liên vùng và có sự tham gia giữa nhà nước và tư nhân, dựa trên sự chia sẻ công bằng lợi ích nảy sinh từ liên kết.

4. Kết luận

Kết quả đánh giá thực trạng và phân tích thống kê cho thấy cơ sở hạ tầng có ảnh hưởng quan trọng đối với phát triển kinh tế của các địa phương trong vùng ĐBSCL giai đoạn 2015-2019. Tuy nhiên hiệu quả đầu tư cơ sở hạ tầng so với tăng trưởng GDP bình quân đầu người chưa đồng đều giữa các địa phương. Theo phân tích, vị trí địa lý cũng đóng vai trò quan trọng trong tốc độ tăng trưởng GDP của các địa phương, đặc biệt các tỉnh tiếp giáp TP.HCM. Để phát triển hiệu quả cơ sở hạ tầng vùng ĐBSCL trong giai đoạn sắp tới, cần có cơ chế liên kết giữa các địa phương, có sự tham gia giữa nhà nước và tư nhân, dựa trên sự chia sẻ công bằng lợi ích nảy sinh từ liên kết.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Quốc hội Việt Nam, Luật Xây dựng (50/2014/QH13), Hà Nội, 2014.
- [2]. “Báo cáo Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050,” Bộ Kế hoạch & Đầu tư, Hà Nội, 2021.
- [3]. Trung Chánh, “Dự án Cái Lớn - Cái Bé có làm nghị quyết “thuận thiên” phá sản?,” Tạp chí Kinh tế Sài Gòn, 2018. [Trực tuyến]. Available: <https://www.thesaigontimes.vn/278466/Du-an-Cai-Lon--Cai-Be-co-lam-nghi-quyet-thuan-thien-pha-san.html>. [Đã truy cập 2021].
- [4]. Royal HaskoningDHV, “Dự thảo Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050,” Royal Haskoning DHV, Hà Nội, 2020.
- [5]. Thủ tướng Chính phủ, Quyết định 68/QĐ-TTg năm 2018 về phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030 và tầm nhìn đến 2050, Hà Nội: Văn phòng Chính phủ, 2018.
- [6]. Ban Kinh tế Trung ương, “Báo cáo Tổng kết 15 năm thực hiện Nghị quyết 45-NQ/TW,” Hội thảo “Phát triển bền vững thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”, Cần Thơ, 2019.