

N

ó tới ĐBSCL, người ta nghĩ ngay đến một vùng kinh tế giàu có, phì nhiêu, nhưng có một điều ít được nêu lên, là hạ tầng cơ sở ĐBSCL rất lạc hậu, tạo nên nhiều bế tắc ngăn chặn việc chuyển hóa một vùng nông nghiệp thành một vùng nông công thương xuất nhập khẩu trù phú.

I. HỆ THỐNG HẠ TẦNG CƠ SỞ ĐBSCL

1. Điện là một trong những khâu "yếu" nhất của ĐBSCL. Cả ĐBSCL chỉ có mỗi một nhà máy Trà Nóc (Cần Thơ) công suất thấp. Dù đường dây tải điện cao áp Nam Bắc làm xong, thì lượng điện cũng chỉ đủ cho vùng Thành phố HCM và các Khu công nghiệp sẽ thành lập như Vũng Tàu - Cam Ranh. Tại ĐBSCL không có nguồn năng lượng đáng kể như than đá, thủy điện hay dầu khí. Điện là yếu tố chính thúc đẩy sự phát triển nhanh. Vì vậy, để tranh thủ thời gian, các tỉnh ĐBSCL nên có chương trình nhập turbin khí từng cụm 100 MW trở lên. Từ khi đặt mua tại ngoại quốc thì khi phát điện, chỉ cần thời gian ngắn, như vậy thỏa mãn được yêu cầu "thời gian là lực lượng, cần tranh thủ từng phút, từng giây". Tiếp theo, có thể tăng thêm công suất với khí đồng hành, các nhà máy lọc dầu, hoặc điện từ các đập mới trên sông Đồng Nai, hoặc nên làm thêm một đường dây điện cao áp Bắc Nam thứ 2 và đường tải điện cao áp TPHCM - ĐBSCL.

2. Đường sá là một khâu "yếu" thứ hai, làm nhiều sản phẩm tươi sống mất giá trị như nhiều mẻ cá tôm phải vất xuống biển vì không có phương tiện chuyên chở hay đông lạnh ở một số điểm phương hẻo lánh. Cả ĐB mà chỉ có một con đường quốc lộ để nối liền với TPHCM, đường lại xấu, hư nát nhiều đoạn, xe chạy chậm, tốc độ bình quân 40-50 km/giờ, lại bị ngăn cản bởi hai bắc Mỹ Thuận và Cần Thơ, kẹt 3-4 tiếng đồng hồ là thường. Phí chuyên chở vì vậy tăng lên ít ra gấp 2 lần. Nếu đường thông suốt với tốc độ 70-80 km/giờ, từ Minh Hải tới TPHCM xe tải có thể chạy 2 chuyến /ngày, mỗi chuyến 5-7 giờ, so với hiện nay chỉ một chuyến. Như vậy số lượng xe cần thiết phải tăng gấp đôi, phí lưu thông cũng tăng vì phải thêm tiền ăn uống dọc đường, hàng tươi sống xuống cấp, thời gian di chuyển tăng gấp đôi... Muốn khắc phục yếu điểm trên, cần xây nhanh cầu Mỹ Thuận, tiếp theo là cầu Cần Thơ, đồng thời có một chương trình đại tu bộ, mở rộng quốc lộ thành xa lộ rộng hai chiều, xe chạy suốt.

3. Cảng, tàu, kho hàng là một khâu "yếu" cơ bản thứ ba của ĐB. Điều này có vẻ hơi ngắc ngèn đối với nhiều người vì ĐB được biết từ xưa tới nay với một hệ thống sông ngòi kinh rạch

chằng chịt có nhiều tàu ghe xuôi ngược, nổi tiếng nhất là hệ thống ghe chài nay đã được gán máy. Gần đây, cảng Cần Thơ đã được nâng cấp: tàu 5.000 tấn có thể đáp bến và cảng Minh Hải đã tiếp nhận được tàu 10.000 tấn. Song cái thiếu, là một chiến lược cho các tỉnh được phép, trong khuôn khổ kế hoạch thương mại quốc gia, xuất nhập khẩu trực tiếp với nước ngoài, và chính sách công nghiệp hóa từ ven biển, coi các cảng là nơi thuận tiện nhất để biến chế, xuất khẩu nông hải sản và nhập khẩu nguyên liệu, thiết bị, trở thành các thành phố công nghiệp lớn trong nước. Với nhân quan này, các cảng nên thiết lập ngay tại bờ biển là nơi có vị trí thích hợp nhất, và các cầu

PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG CƠ SỞ ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

LÊ KHOA

Tiến sĩ kinh tế

tàu nên vươn ra khơi để có độ sâu cần thiết tiếp nhận các tàu 30 - 50.000 tấn trở lên. Với chính sách trên, các cảng cần phát triển nhất là Hà Tiên, Rạch Giá, Minh Hải, Vĩnh Long... và nơi các cảng này, công nghiệp từ nguyên liệu nhập có thể mọc lên, như lọc dầu, điện lực, hóa dầu, sắt thép, cơ khí. Các "ghe chài" được thay bằng một loạt tàu sông biển có trọng tải lớn.

Chương trình có tính khẩn cấp là xây dựng các nhà máy, nhà máy xay, các kho trữ có thể chứa được khoảng một vài triệu tấn lúa cho các tỉnh ở ĐBSCL. Hệ thống nhà máy xay, nhà máy xay, kho trữ có thể làm tăng giá gạo ĐBSCL lên 50% (20%-30% nhờ bớt tổn thất sau khi gặt và 20-30% nhờ giá gạo tăng). Ngoài trị giá gia tăng của gạo, còn có những trị giá gia tăng khác nhờ biến chế, đông lạnh, xuất khẩu nông hải sản khác. Thí dụ như truyền thống và tập quán xưa nay là chở rau quả tươi sống từ ĐBSCL lên TPHCM bán, xa hàng 200 - 400km, trong khi thị trường Singapore, Malaysia gần hơn và trả giá cao hơn, bằng USD thay vì đồng VN.

Cần có quan điểm coi ĐBSCL là



vùng có những tiềm năng nông nghiệp xuất nhập khẩu ven biển chưa khai thác, mà với chính sách hạ tầng cơ sở táo bạo, chúng ta có thể làm cho vùng này thay đổi hẳn.

II. CHÍNH SÁCH TIỀN TỆ NGÂN HÀNG

Muốn vậy, phải có một loạt các chính sách tiền tệ - ngân hàng như sau:

1. Sử dụng một phần ngoại tệ của ĐBSCL cho ĐBSCL: Ước tính, ĐBSCL thu được trên 500 triệu USD chỉ riêng về việc xuất khẩu gạo và tôm cá. Nếu Trung ương chấp thuận các tỉnh được dùng một phần số ngoại tệ trên, như chỉ chừng 200 triệu, cho việc xây dựng hạ tầng cơ sở và đầu tư khác, nếu thiếu vay thêm ngoại quốc - thì ĐBSCL không thiếu ngoại tệ để thực hiện các loạt dự án hạ tầng cơ sở nói trên.

2. Sử dụng tiền Việt, máy và chuyên viên trong nước để đầu tư. Trong các dự án hạ tầng cơ sở, chỉ cần tài trợ một phần bằng ngoại tệ, phần lớn có thể đầu tư bằng tiền Việt, máy, vật tư nội và thực hiện bằng nhân công, chuyên viên trong nước. Có thể triệt để cắt giảm các chi phí khác của nhà nước và dồn tiền đầu tư cho hạ tầng cơ sở, nếu thiếu nữa thì huy động vốn của nhân dân qua thị trường tiền tệ và chứng khoán, nếu thiếu nữa, sử dụng lý luận Keynes dùng khiếm hụt ngân sách tài trợ cho đầu tư. Các chính sách tiền tệ trên đây còn có thể cải thiện bằng "chu kỳ tiền tệ khép kín": một mặt tung tiền để đầu tư, mặt khác thu hút tiền qua tăng thuế và việc bán kỳ phiếu, cổ phần, cổ trái... Nếu có một loạt dự án hợp lý có lợi nhuận cao, thì việc tài trợ chỉ là vấn đề thứ yếu một khi có quyết tâm thực hiện cao của các ngành, các cấp.

Kết luận: Cần có một quan điểm mới về xây dựng cơ sở hạ tầng, đại đầu tư và những chính sách thích hợp cho ĐBSCL. Thật ra, quan điểm này không phải là điều hoàn toàn mới mẻ mà chỉ là sự tiếp tục những việc đã làm.

Có điều là trong tình hình mới phải có giải pháp táo bạo, mới. Đã đến lúc phải xây dựng kế hoạch phát triển mới cho ĐBSCL ♣