

Gợi ý một số quan điểm phát triển hệ thống đô thị nông thôn Vùng ĐBSCL

> KTS PHẠM THỊ NHÂM - THS.KTS NGUYỄN XUÂN ANH*

Vùng ĐBSCL là nơi sinh sống của trên 17 triệu cư dân trong 167 điểm định cư đô thị và hàng ngàn điểm định cư nông thôn. Đô thị hoá vùng ĐBSCL được đặt trong tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam, thúc đẩy vùng trọng điểm sản xuất nông nghiệp, thủy sản và cây ăn trái quốc gia. Xây dựng các khu định cư đô thị - nông thôn vùng ĐBSCL không chỉ đạt mục tiêu tăng trưởng và hội nhập kinh tế, mà cần có trách nhiệm với hệ sinh thái tự nhiên, đa dạng sinh học, chủ động thích ứng với BĐKH và duy trì bản sắc văn hoá lối sống sông nước, miệt vườn Tây Nam bộ. Bài viết chia sẻ mục tiêu đô thị hoá Việt Nam thời kỳ 2020-2030 và một số quan điểm phát triển vùng ĐBSCL trong mối quan hệ với định hướng phát triển hệ thống đô thị toàn quốc.

Vùng ĐBSCL có 13 tỉnh thành là Cần Thơ, Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, Vĩnh Long, Trà Vinh, Hậu Giang, An Giang, Sóc Trăng, Kiên Giang, Bạc Liêu và Cà Mau; là nơi sinh sống của trên 17 triệu cư dân trong 167 điểm định cư đô thị và hàng ngàn điểm định cư nông thôn. Đô thị hoá vùng ĐBSCL được đặt trong tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam, thúc đẩy vùng trọng điểm sản xuất nông nghiệp, thủy sản và cây ăn trái quốc gia. Xây dựng các khu định cư đô thị - nông thôn vùng ĐBSCL không chỉ đạt mục tiêu tăng trưởng và hội nhập kinh tế, mà cần có trách nhiệm với hệ sinh thái tự nhiên, đa dạng sinh học, chủ động thích ứng với BĐKH và duy trì bản sắc văn hoá lối sống sông nước, miệt vườn Tây Nam bộ.

Định hướng phát triển hệ thống đô thị - nông thôn

Mục tiêu đô thị hoá quốc gia giai đoạn 2020-2030 sẽ thúc đẩy quá trình đô thị hóa nhanh, hiệu quả, có chất lượng; bền vững hơn về môi trường, tiết kiệm tài nguyên, năng lượng, đảm bảo được an ninh lương thực. Trên cơ sở tiếp tục xây dựng hoàn chỉnh, đổi mới mô hình phát triển hệ thống đô thị Việt Nam theo Mô hình mạng lưới, xanh, thông minh và bền vững; có cơ sở hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội phù hợp, đồng bộ, hiện đại; có môi trường và chất lượng sống đô thị tốt; thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; có nền kiến trúc đô thị tiên tiến, giàu bản sắc; có vai trò, vị thế xứng đáng trong mạng lưới đô thị châu Á - Thái Bình Dương, có tính cạnh tranh cao trong phát triển kinh tế - xã hội quốc gia,

khu vực và quốc tế.

ĐBSCL thuộc 1 trong 6 vùng đô thị hoá cơ bản của cả nước. Đô thị hoá vùng ĐBSCL kế thừa lịch sử phát triển, đón nhận các cơ hội mới từ hội nhập kinh tế quốc tế và vượt qua các thách thức nhất là các tác động rất lớn từ BĐKH toàn cầu. Yêu cầu phát triển đô thị nông thôn vùng ĐBSCL trong định hướng quốc gia, là:

- Bảo vệ môi trường, quản lý tài nguyên nước, gìn giữ hệ sinh thái đa dạng sinh học và thích nghi với BĐKH là yếu tố cốt lõi tái cấu trúc không gian hệ thống đô thị - nông thôn vùng ĐBSCL;

- Thúc đẩy không gian liên kết kinh tế vùng ĐBSCL với TP.HCM, các tỉnh trong vùng TP.HCM và khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Hình thành các trung tâm kinh tế tiểu vùng và hành lang kinh tế đô thị hoá, trên nguyên tắc cân bằng giữa môi trường sinh thái và kinh tế. Đô thị hoá vùng ĐBSCL góp phần tái cấu trúc nền kinh tế hiện tại và thúc đẩy hoạt động sản xuất nông nghiệp và dịch vụ chất lượng cao.

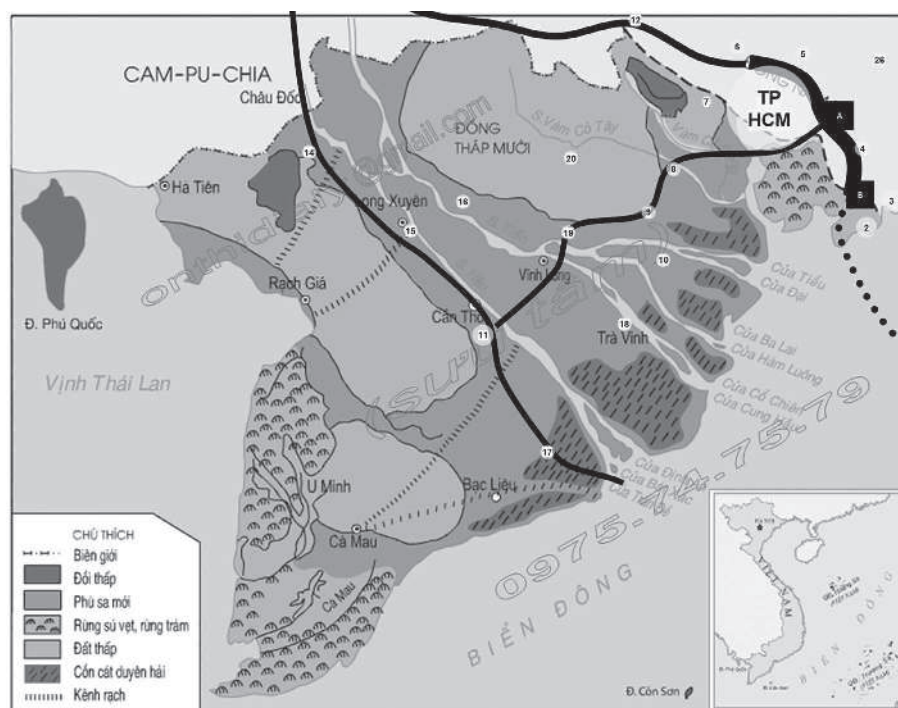
- Phát triển đô thị - nông thôn vùng ĐBSCL hiện đại, duy trì giá trị văn hoá lối sống sông nước miệt vườn và nâng cao chất lượng môi trường sống trong các khu định cư đô thị - nông thôn.

Điều chỉnh quy hoạch vùng ĐBSCL đến năm 2030 tầm nhìn 2050

Việc điều chỉnh quy hoạch vùng ĐBSCL đến năm 2030 tầm nhìn 2050 theo Quyết định số 68/2018/QĐ-TTg đã đạt được một số vấn đề như: Điều chỉnh QHXD vùng không gian

* Viện Quy hoạch đô thị nông thôn quốc gia

Vùng ĐBSCL có phần sông đất cao do phù sa mới của sông Tiền và sông Hậu bồi đắp, tạo thành hình phễu loe ra biển Đông. Tam giác kinh tế TP.HCM - Cần Thơ - Phnom Penh đặt trên phần đất cao ổn định nhất này. Đây là khu vực thuận lợi nhất cho phát triển chuỗi đô thị và hạ tầng kết nối, trở thành cấu trúc trung tâm của vùng.



đô thị hoá phù hợp với 6 vùng sinh thái là: Đồng Tháp Mười, Tứ giác Long Xuyên, dọc sông Tiền - sông Hậu, Tây sông Hậu, Bán đảo Cà Mau và ven biển Đông. Không gian đô thị và các hình thái định cư tương lai hướng đến phát triển bền vững, phát huy giao thông thủy, vừa thích ứng với BĐKH vừa tạo nên động lực phát triển kinh tế dịch vụ - nông nghiệp và bảo vệ sinh thái.

Trong đó, vai trò của TP.HCM đối với ĐBSCL quan trọng đến tiến trình hội nhập quốc tế, đô thị hoá và chuyển đổi tái cấu trúc nền kinh tế. Trong thời kỳ tới, TP.HCM tiếp tục là trung tâm vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, trung tâm kinh tế lớn của quốc gia và khu vực ASEAN, đầu mối giao thương quốc tế, trung tâm tri thức sáng tạo và thương mại tài chính của khu vực Đông Nam Á. Hai tỉnh của ĐBSCL (Long An và Tiền Giang) là cửa ngõ kết nối TP.HCM với ĐBSCL, đảm nhận nhiều chức năng hỗ trợ TP.HCM và vùng TP.HCM.

Vai trò của Cần Thơ, tiếp tục là trung tâm vùng ĐBSCL, trung tâm kinh tế thương mại, đào tạo tri thức, thúc đẩy đổi mới sáng tạo nền kinh tế từ nông nghiệp truyền thống chuyên canh lúa sang nông nghiệp chất lượng cao, đa dạng sản phẩm. Hành lang kinh tế quốc gia kết nối Cần Thơ - TP.HCM đặc biệt quan trọng thông qua hệ thống kết nối nhanh, đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không sẽ đi qua 2 tỉnh Long An và Tiền Giang.

Điều chỉnh QHXD vùng ĐBSCL đã đặt ra nhiều giải pháp bảo vệ môi trường, quản lý tài nguyên nước, gìn giữ hệ sinh thái đa dạng sinh học và thích nghi với BĐKH là yếu tố cốt lõi tái cấu trúc không gian hệ thống đô thị - nông thôn vùng ĐBSCL; phát triển đô thị - nông thôn vùng ĐBSCL hiện đại, duy trì giá trị văn hoá lối sống sông nước miệt vườn và nâng

cao chất lượng môi trường sống trong các khu định cư đô thị - nông thôn.

Để thúc đẩy không gian liên kết kinh tế vùng ĐBSCL với các tỉnh trong vùng TPHCM và khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, vấn đề trước hết đối với vùng ĐBSCL là phát triển mạng lưới logistics cấp vùng trên cơ sở thiết lập hạ tầng giao thông kết nối liên vùng.

Các số liệu thống kê trong 5 năm trở lại đây cho thấy, ĐBSCL chi phí logistics cho xuất khẩu thủy sản và trái cây chiếm tỷ lệ vào khoảng 22 - 25%, như vậy là khá cao so với các nước trong khu vực (vào khoảng 10 - 15%). Tỷ lệ đó cao gấp 2 lần Thái Lan, Malaysia và gấp 4 - 5 lần các nước phát triển. Một cách cụ thể hơn, nếu tính theo GDP hiện nay thì mỗi năm nước ta phải tiêu tốn hơn 55 tỉ USD vào Logistics.

Hàng năm, nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất khẩu trong khu vực ĐBSCL khoảng 17 - 18 triệu tấn. Khoảng 70% lượng hàng hóa xuất khẩu này phải chuyển tải về các cảng lớn ở TP.HCM và cảng Cái Mép - Thị Vải, khiến doanh nghiệp phải gánh chi phí vận tải cao hơn từ 10 - 40%. Chưa kể, doanh nghiệp phải thực hiện việc lấy và trả container rỗng, tăng thêm chi phí ở mức từ 2,5 - 4,5 triệu đồng cho một container khô và 8 - 9 triệu đồng cho một container lạnh. Đó là chưa kể tỷ lệ tổn thất nông sản trung bình cũng lên tới 30%, thậm chí với mặt hàng rau quả lên tới 45% trên đường đi.

Cho đến nay, VĐBSCL phụ thuộc rất nhiều vào TP.HCM, vốn là nơi tiêu thụ, chế biến, giao dịch hoặc tiếp thị một phần lớn sản phẩm chính của Vùng ĐBSCL. Phần lớn vốn đầu tư để tăng trưởng kinh tế cũng như các thiết bị và vật liệu cần thiết cho ngành nông nghiệp đều được nhập qua TP.HCM. Tình trạng quá tải tại một số cảng trọng điểm như



Tam giác kinh tế TP.HCM - Cần Thơ - Phnom Penh là cấu trúc không gian kinh tế chủ đạo trên bộ của miền Nam. Vùng ĐBSCL chỉ thực sự khó khăn về logistics cho nửa phía Tây trục Cần Thơ - Pnom Penh. Cảng biển quốc tế tại Sóc Trăng và Rạch Giá là tiền đề để tạo ra những “đầu ra” riêng cho nửa Tây Vùng ĐBSCL, cân bằng lại cấu trúc vùng vốn đang lệch về nửa Đông.

cảng Cát Lái diễn ra thường xuyên khiến các hãng tàu tăng phí dịch vụ. Khi giải phóng hàng hóa chậm, doanh nghiệp phải tốn thêm chi phí lưu kho bãi, thậm chí đền hợp đồng vì chậm trễ. Bên cạnh đó, do hệ thống giao thông kết nối kém nên một số cảng khác lại thiếu chân hàng, không khai thác hết công suất.

Phát triển mạng lưới logistics cấp vùng ĐBSCL trong đó cơ bản đóng góp bởi 2 yếu tố: (1) tuyến: gồm đường bộ và đường thủy; (2) nút: gồm hệ thống đô thị và cảng. Việc phát triển hệ thống này ở ĐBSCL đặc biệt khó khăn hơn hẳn các vùng khác bởi đây là vùng trũng thấp, nền đất yếu và nhiều vùng sụt lún, đồng thời, các tác động từ biến đổi khí hậu và nước biển dâng làm cho tình hình thêm nghiêm trọng.

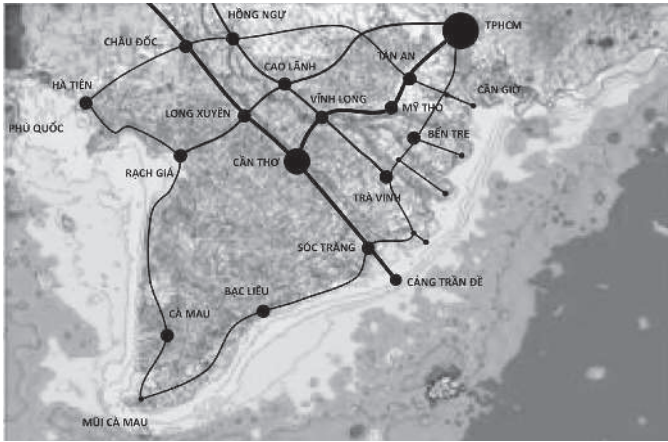
Với nguồn lực đầu tư hạn chế cho hạ tầng vùng, ít khả năng hoàn vốn ngắn hạn, VĐBSCL cần chọn ra các ưu tiên cốt lõi để đầu tư xây dựng khung logistics này, thay vì trình bày bức tranh viễn cảnh toàn diện, xa vời, với một mạng lưới hoàn chỉnh.

Một số gợi ý quan điểm phát triển liên kết không gian vùng đô thị vùng ĐBSCL giai đoạn 2020-2030

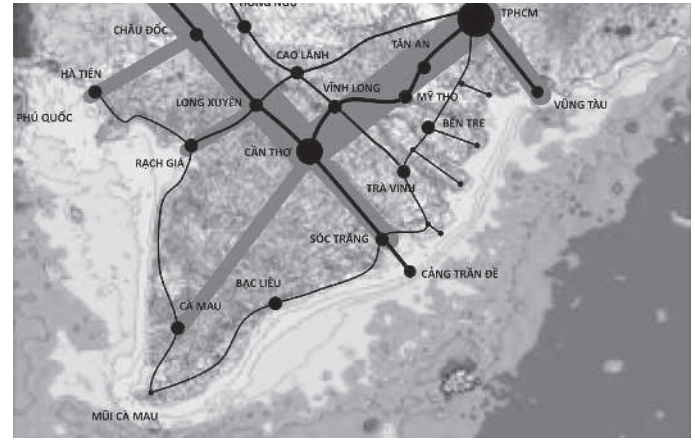
Quan điểm thứ nhất: Phát triển vùng tự chủ, thịnh vượng

Không thể phủ nhận rằng Vùng Đông Nam bộ có vai trò lớn đối với ĐBSCL. Song ĐBSCL là một vùng lãnh thổ lớn, do đó phải là một vùng kinh tế tự chủ - thịnh vượng, chứ không thể chỉ là sân sau của miền Đông. Một khi hầu hết nông sản phải dựa vào miền Đông để phân phối tiêu thụ, tri thức và công nghệ đều chờ lan toả từ phía Đông; các trục đường hướng Đông sẽ đóng vai trò chính, các tỉnh gần phía Đông sẽ giàu có hơn phía Tây. Sự mất cân bằng kinh tế vùng đang kéo theo dòng người dịch cư về Đông ngày càng lớn. Đó là một xu hướng rất không bền vững cần sớm có biện pháp phòng ngừa.

Chỉ có thể là các đầu mối hạ tầng quốc gia lớn mới đủ khả năng kéo lại sự cân bằng về phía Tây. Trong đó 1 cảng biển nước sâu tại trung điểm của bờ biển Đông (ở Sóc Trăng) và 1 cảng biển nước sâu tại trung điểm bờ biển vịnh Thái Lan (ở Kiên Giang). 2 đầu mối này ít nhất sẽ đưa 1/2 nông sản của VĐBSCL trực tiếp ra thị trường quốc tế, thay vì vận chuyển đến các cảng Hiệp Phước, Cát Lái, Cái Mép - Thị Vải. 2 đầu ra này sẽ là điểm đến của các trục giao thông - kinh tế nội vùng, san sẻ lượng giao thông đi về Đông, hiện đang dồn tụ tại Tân An, ra các cạnh phía Nam và Tây. Từ đó, các đô thị trên các trục kinh tế hướng Tây và Nam sẽ có nhiều động lực hơn



Cấu trúc phát triển đô thị dựa vào địa thế tự nhiên.



Những trục liên kết nhằm tái cân bằng vùng và chuẩn bị ứng phó nước biển dâng.



Chợ nổi

để phát triển, lan toả ảnh hưởng xa hơn đến các vùng nông thôn lân cận, khiến cho sức “tự tại” của toàn vùng mạnh lên.

Quan điểm thứ 2: Phát triển vùng không lùi bước trước biển dâng

Vùng ĐBSCL đang “chìm” dần trước nguy cơ nước biển dâng. Song điều này không đồng nghĩa với việc chúng ta phải di dân phần lớn ra khỏi lãnh thổ để nhường chỗ cho biển. Trái lại, chúng ta phải chuẩn bị cho một tương lai sống chung với nước mặn nhiều hơn. Hệ thống đô thị sẽ là hậu phương vững chắc để giữ đất, giữ nước; làm căn cứ cho nông thôn trong quá trình chuyển dịch kinh tế phù hợp điều kiện mới. Bởi vậy, chính tại lúc này những hoạch định tiến ra gần hơn với biển tại các vị trí thuận lợi lại là cần thiết hơn bao giờ hết.

Hệ thống đô thị, cộng với các tuyến giao thông thủy bộ kết nối những nhứt giữa chúng, sẽ tạo dựng bộ khung xương cốt lõi. Bộ khung ấy cần đảm bảo hoạt động tốt ở cả kịch bản thấp và cao khi nước biển dâng trong 100 năm tới. Bởi vậy, yếu tố căn bản để lựa chọn hình thái của bộ khung này là cao độ nền. Nói cách khác, bộ khung cần được hoạch định với phương châm “thuận thiên” tối ưu, căn bản dựa trên hình thể tự nhiên của vùng. Một khi có được hệ thống đô thị và

giao thông liên kết chúng đứng vững trên các “rồng” đất cao, ngay cả trong trường hợp xấu nhất của kịch bản nước biển dâng, hệ thống đó vẫn tiếp tục hoạt động bình thường, cung ứng các dịch vụ phân phối, lưu thông, khoa học kỹ thuật, công cụ cho vùng sản xuất nông nghiệp xung quanh. Các đô thị gần nhau có thể liên kết, hỗ trợ nhau trong các giải pháp thích ứng tình hình mới như xây dựng đê ngăn mặn, chuyển đổi mô hình kinh tế, đẩy mạnh giao thông thủy. Như vậy, mạng lưới đô thị không chìm sẽ là nền tảng căn bản để trong tương lai, chúng ta có thể giữ được đất, lấy lại đất, hoặc thích ứng một cách có lợi nhất trong tình hình mới.❖

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Đô thị hoá Việt Nam giai đoạn 2020-2030, Cục Phát triển đô thị -BXD;
- ĐASNTK Điều chỉnh định hướng quy hoạch tổng thể hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050 (có tính đến yếu tố BĐKH), Viện quy hoạch quy hoạch đô thị nông thôn quốc gia.
- Điều chỉnh QHXD vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050 (QĐ số 68/2018/QĐ-TTg), Viện Quy hoạch quy hoạch xây dựng miền Nam.
- Nguyễn Quang Vinh, Đô thị hoá ở ĐBSCL - xu thế phát triển tất yếu của phát triển, 1995.