

Nghiên cứu thu hút đầu tư hạ tầng giao thông vào vùng đất nhiễm mặn dọc sông Tiền làm cơ sở phát triển du lịch và nông nghiệp

Lê Phi Vũ^{1*}, Nguyễn Chí Nhân²

¹Ban quản lý dự án Đầu tư Xây dựng khu vực 4 tỉnh Đồng Tháp

²Sở Xây dựng Đồng Tháp

TỪ KHOÁ

Hạ tầng gia thông
Thu hút đầu tư
Chuỗi giá trị nông nghiệp – du lịch
Vùng nhiễm mặn
Vùng ven sông Tiền

TÓM TẮT

Vùng đất nhiễm mặn dọc sông Tiền của tỉnh Tiền Giang có nhiều tiềm năng phát triển nông nghiệp, thủy sản và du lịch sinh thái, song hạ tầng giao thông còn hạn chế do địa hình bị chia cắt và tác động ngày càng gia tăng của xâm nhập mặn. Thực trạng này ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng thu hút đầu tư và việc hình thành chuỗi giá trị nông nghiệp – du lịch tại khu vực ven sông Tiền. Nghiên cứu tập trung phân tích vai trò của hạ tầng giao thông trong kết nối không gian phát triển, hỗ trợ chuyển đổi sinh kế và nâng cao hiệu quả khai thác tiềm năng của vùng nhiễm mặn. Trên cơ sở đánh giá các khó khăn và yêu cầu phát triển bền vững, nghiên cứu đề xuất các giải pháp thu hút đầu tư theo hướng áp dụng mô hình hợp tác công – tư, lồng ghép dự án giao thông với các lĩnh vực có doanh thu bổ trợ và tăng cường cơ chế hỗ trợ phù hợp với điều kiện môi trường đặc thù. Kết quả nghiên cứu góp phần định hướng phát triển hạ tầng giao thông gắn với chuỗi giá trị nông nghiệp – du lịch tại vùng ven sông Tiền.

KEYWORDS

Transportation infrastructure
Investment attraction
Agricultural–tourism value chains
Saline-affected areas
Tien River riverside region

ABSTRACT

TSaline-affected areas along the Tien River in Tien Giang Province possess significant potential for agricultural production, aquaculture, and ecotourism development; however, transportation infrastructure remains limited due to fragmented terrain and the increasingly severe impacts of saltwater intrusion. These constraints directly hinder investment attraction and the formation of integrated agricultural–tourism value chains in the Tien River riverside region. This study examines the role of transportation infrastructure in improving spatial connectivity, supporting livelihood transformation, and enhancing the effective utilization of local development potential in saline-affected areas. Based on an assessment of existing challenges and sustainability requirements, the study proposes investment attraction solutions centered on public–private partnership models, the integration of transport projects with revenue-generating sectors and strengthened support mechanisms tailored to local environmental conditions. The findings provide policy-oriented insights for developing transportation infrastructure in alignment with agricultural–tourism value chains in saline-affected areas along the Tien River.

1. Đặt vấn đề

Tiền Giang cũ (sau đây gọi là Tiền Giang) thuộc Vùng đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), nằm trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Trải dài trên bờ Bắc sông Tiền với chiều dài trên 120 km. Trung tâm của Tiền Giang hiện nay là phường Mỹ Tho, cách TP. Hồ Chí Minh 70 km về phía Bắc và cách Thành phố Cần Thơ 100 km về phía Nam theo Quốc lộ 1A, có diện tích tự nhiên là 2.556,36 km². Khu vực này là đầu mối giao thông quan trọng của ĐBSCL, nơi giao nhau của các hành lang kinh tế quốc gia, là địa phương phát triển nông nghiệp cây ăn trái và chăn nuôi thủy hải sản nhưng việc phát triển hạ tầng giao thông thủy bộ đáp ứng các yêu cầu sản xuất chưa đáp ứng. Trong đó, đất nông nghiệp 1.898,73 km² (chiếm 74,29 %); đất phi nông nghiệp 540,69 km² (chiếm 21,14 %); đất chưa sử dụng 116,94 km² (chiếm 4,57 %) [1].

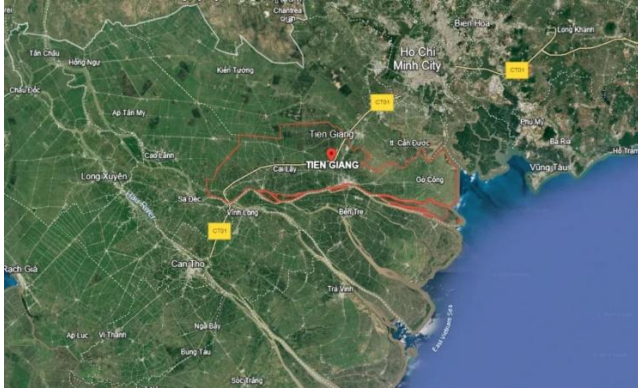
Với quan điểm xác định giao thông vận tải phải giữ vị trí, vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội (KT-XH), bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước nói chung và của từng địa phương nói riêng, địa phương luôn xác định muốn phát triển KT-XH thì giao thông phải đi trước một bước so với các ngành sản xuất vật chất khác. Đặc biệt đối với vùng nhiễm mặn do ĐBKH, việc phát triển hạ tầng giao thông (HTGT) là một trong những nhiệm vụ hết sức quan trọng, phải được thực hiện thường xuyên, liên tục. Chính vì vậy, bên cạnh các chính sách chung về phát triển giao thông vận tải, bao gồm việc xây dựng, mở rộng, nâng cấp, cải tạo các tuyến quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, giao thông nông thôn, cầu, cảng sông, cảng biển,..., thông qua chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới, tỉnh đã tập trung huy động các nguồn lực, trong đó có nguồn lực trong nhân dân để đầu tư xây dựng kết cấu HTGT nông thôn. Tuy nhiên, phần lớn

*Liên hệ tác giả: lephivu75@gmail.com

Nhận ngày 09/12/2025, sửa xong ngày 18/12/2025, chấp nhận đăng ngày 19/12/2025

Link DOI: <https://doi.org/10.54772/jomc.01.2026.1200>

đầu tư vào HTGT là nguồn vốn nhà nước, mặc dù địa phương đã kêu gọi thu hút đầu tư HTGT nhưng chưa nhận được sự quan tâm của nhà đầu tư, nguyên nhân chủ yếu là kết cấu HTGT còn rời rạc, thiếu tính liên kết. Đặc biệt, quy hoạch ngành chưa xét đến sự lồng ghép để khai thác tiềm năng của địa phương, như: nông nghiệp, thủy hải sản, du lịch, Logistics,... Nghiên cứu này tập trung vào việc thu hút đầu tư (THĐT) phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (HTGT) trên địa bàn, qua đó tạo nền tảng thu hút các nguồn lực đầu tư từ những lĩnh vực khác, đáp ứng nhu cầu đi lại, vận chuyển của người dân và gia tăng sức hấp dẫn của địa phương.



Hình 1. Bản đồ tỉnh Tiền Giang [2].

Nghiên cứu phân tích THĐT cơ sở HTGT phát triển KT-XH ưu tiên vùng sâu, vùng xa khu vực nhiễm mặn được thực hiện như một phần của chương trình nghiên cứu về cơ sở HTGT và liên kết đa phương thức. Mục tiêu chính của nghiên cứu là hiểu rõ hơn về vùng nhiễm mặn tác động đến THĐT phát triển cơ sở HTGT lên sự phát triển kinh tế khu vực, với

phạm vi nghiên cứu dọc sông Tiền của tỉnh Tiền Giang. Việc hiểu rõ khó khăn trong THĐT trực tiếp cơ sở HTGT, trong khi tận dụng ưu thế vùng nhiễm mặn ven sông Tiền theo liên kết đa phương thức sẽ rất hữu ích trong THĐT. Trong quá trình biện minh cho các dự án kết cấu hạ tầng giao thông (HTGT), các dự án này thường được khẳng định là có ảnh hưởng đáng kể đến sự phát triển kinh tế. Tuy nhiên, vẫn chưa có sự hiểu biết chắc chắn về ý nghĩa thực sự của kết luận này, cũng như cách thức lồng ghép các phương thức THĐT vào HTGT và tầm quan trọng của nó. Nhiều quốc gia đã giải quyết vấn đề này theo những cách khác nhau, với mục tiêu khác nhau và đặc điểm vùng thu hút cũng khác nhau.

2. Đặc điểm giao thông vận tải của tỉnh

Đối với hệ thống giao thông đường bộ, trên địa bàn tỉnh hiện có các tuyến giao thông huyết mạch gồm Cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương – Mỹ Thuận, các quốc lộ QL1, QL30, QL50 và QL60, giữ vai trò quan trọng trong kết nối liên vùng và phát triển kinh tế – xã hội. Bên cạnh đó, hệ thống giao thông đường thủy quốc gia, với trục chính là sông Tiền, có ý nghĩa đặc biệt quan trọng không chỉ đối với vận tải hàng hóa mà còn trong bảo đảm an ninh, quốc phòng trên địa bàn tỉnh.

Những năm vừa qua Tiền Giang đã quan tâm đầu tư cải tạo, nâng cấp một số tuyến đường giao thông trong tỉnh, trước mắt phần nào đã đảm bảo nhu cầu vận tải hàng hóa, giao thương phát triển kinh tế đối nội và đối ngoại. Tính đến nay, hệ thống giao thông đường bộ của tỉnh bao gồm 6 loại, trong đó đường cấp phối đá dăm chiếm tỷ lệ cao nhất (1.970 km), tập trung vào đường liên xã, liên huyện. Hệ thống đường liên tỉnh còn rất khiêm tốn (234 km), điều này phần nào cũng làm giảm tính kết nối vùng (Bảng 1). Mặc dù nhiều năm tỉnh đều kêu gọi thu hút đầu tư nhưng chưa có một dự án được các nhà đầu tư quan tâm.

Bảng 1. Quy mô mạng lưới đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

TT	Loại đường	Tổng số tuyến	Tổng chiều dài (Km)	Chiều dài phân theo kết cấu mặt đường (Km)				
				Bê tông xi măng	Bê tông nhựa	Láng nhựa	Cấp phối, Đá dăm	Đất
1	Cao tốc	01	94		94			
2	QL1A	01	73		68	5		
3	QL30	01	8		6	2		
4	QL50	01	46		11	35		
3	QL60	01	13		8	2		
4	Đường tỉnh	33	513	30	156	327		
5	Đường huyện	167	997	146	382	403	67	
6	Đường đô thị	1.018	119	36	79	9		
7	Đường xã	4.314	5.393	1.198	376	1.092	1.903	825
8	Chuyên dụng	09	55	11	37	7		
	Tổng cộng	5.546	7.308	1.417	1.192	1.879	1.970	825

Nguồn: [3, 4, 5]

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông (HTGT) đường thủy nội địa của tỉnh Tiền Giang có tổng chiều dài trên 1.960 km. Trong đó,

các tuyến đường thủy do Trung ương quản lý chiếm 213,5 km, phần còn lại thuộc phạm vi quản lý của địa phương [6]. Trên địa bàn tỉnh

hiện có nhiều sông, kênh quan trọng như sông Tiền, kênh Chợ Gạo, sông Bảo Định, kênh Nguyễn Văn Tiếp, kênh Nguyễn Tấn Thành,... Trong đó, sông Tiền và kênh Chợ Gạo là hai tuyến giao thông đường thủy huyết mạch, giữ vai trò kết nối chủ yếu giữa Đồng bằng sông Cửu Long với TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh Đông Nam Bộ. Thời gian qua, ngoài việc cung cấp nước cho sản xuất và sinh hoạt, hệ thống kênh rạch ở tỉnh Tiền Giang đóng góp rất quan trọng trong việc vận chuyển sản phẩm nông nghiệp (lúa, gạo, cây ăn trái...) của doanh nghiệp và người dân. Bên cạnh những ưu điểm thì hệ thống sông rạch ở tỉnh Tiền Giang đang bộc lộ những bất cập và còn chưa phát huy hết vai trò trong khả năng phục vụ con người.

Hệ thống sông ngòi, kênh rạch đang được Trung ương quản lý là những tuyến phục vụ cho giao thông đường thủy gồm 9 tuyến với tổng chiều dài 235,8 km. Các con sông, con kênh do tỉnh quản lý bao gồm 106 tuyến với tổng chiều dài 833 km [4]. Đây là các trục giao thông đường thủy có vai trò kết nối các khu vực phía Bắc của tỉnh ra sông Tiền, tiêu biểu như các sông Ba Rài, Trà Lọt, Cái Cối, Cái Thia, Cái Bè. Bên cạnh đó, hệ thống này còn bao gồm các nhánh sông phụ của sông Tiền như sông Cửa Trung, sông Năm Thôn, nhánh Cồn Tròn, cùng các tuyến sông, kênh nội tỉnh và liên tỉnh như sông Bảo Định, Rạch Gò Công, Rạch Gầm, Rạch Rau Răm, kênh Bắc Đông, kênh Trương Văn Sanh, ... góp phần hình thành mạng lưới giao thông đường thủy tương đối hoàn chỉnh trên địa bàn tỉnh.

Hệ thống bến, cảng thủy nội địa: Số lượng bến hàng hóa và hành khách trên địa bàn tỉnh là tương đối lớn, thường xuyên biến động và có xu hướng tăng số lượng bến hàng hóa và bến đò ngang trong vài năm gần đây. Tuy nhiên, quy mô các bến, cảng phần lớn còn nhỏ, mức độ liên kết với giao thông đường bộ còn hạn chế. Đối với cảng và bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh hiện có 6 cảng lớn và 290 bến thủy lớn nhỏ đang hoạt động.

3. Tiềm năng lợi thế của khu vực ven sông Tiền

Về lĩnh vực trồng trọt, tỉnh đẩy mạnh triển khai vùng sản xuất lúa ứng dụng công nghệ cao, tập trung áp dụng các tiến bộ khoa học – kỹ thuật vào sản xuất và nhân giống lúa chất lượng cao, đồng thời tăng cường cơ giới hóa như máy cấy kết hợp vùi phân bón. Các giải pháp này góp phần nâng cao năng suất, giảm chi phí sản xuất và hạn chế tác động tiêu cực đến môi trường. Theo quy hoạch và định hướng phát triển nông nghiệp, Tiền Giang hiện đã quy hoạch khoảng 20.787 ha vùng sản xuất lúa chất lượng cao, tập trung tại các huyện Cái Bè, Cai Lậy, Gò Công Đông và Gò Công Tây; đồng thời tiếp tục mở rộng diện tích trong những năm tới nhằm nâng cao hiệu quả sản xuất và thu nhập cho nông dân.

Đối với phát triển các vườn cây ăn trái, thời điểm hiện nay, toàn tỉnh có diện tích trồng cây ăn trái lớn nhất cả nước với hơn 84.000 ha, hàng năm cho sản lượng trên 1,8 triệu tấn trái cây các loại. Trong đó, có một số loại trái cây đặc sản có giá trị xuất khẩu như: sầu riêng, mít, thanh long, xoài cát Hòa Lộc, ... Năm 2023, xuất khẩu trái cây của tỉnh đạt trên 23.860 tấn các loại.



Hình 2. Một vùng trồng thanh long theo tiêu chuẩn Global GAP ở Tiền Giang [7].

Về du lịch: So với các địa phương vùng ĐBSCL, Tiền Giang có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển du lịch, nằm ở cửa ngõ Miền Tây có hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy đồng bộ, đều khắp; có diện tích vườn cây ăn trái lớn (hơn 80 nghìn ha, gồm 11 loại trái cây đặc sản). Tiền Giang có nhiều cồn, cù lao trên sông Tiền, bờ biển dài hơn 32 km với khí hậu mát mẻ quanh năm. Toàn tỉnh có 182 di tích văn hóa lịch sử, căn cứ cách mạng được xếp hạng, được người dân xa gần biết đến; trong đó có 01 di tích Quốc gia đặc biệt (di tích Chiến thắng Rạch Gầm- Xoài Mút), 21 di tích cấp Quốc gia, 160 di tích cấp tỉnh [8]. Tiền Giang cũng là cái nôi của đàn ca tài tử, nơi bảo tồn 17 lễ hội dân gian và phong phú về ẩm thực là điều mà tạo cho du khách xa gần sự thích thú, tìm đến để khám phá, nghiên cứu cũng như thưởng thức các sản phẩm vật chất và tinh thần phục vụ cho người dân về du lịch sông nước tạo cảm giác lạ cho cư dân đô thị.



Hình 3. Chợ nổi Cái Bè, một trong những địa điểm du lịch nổi tiếng của tỉnh Tiền Giang [9].

Khu vực ven biển Gò Công có địa hình ngập mặn, giàu nguồn lợi thủy, hải sản, thuận lợi cho phát triển nuôi trồng thủy sản và du lịch sinh thái. Trong khi đó, vùng ven rạch Gò Công và dọc sông Tiền có đất đai màu mỡ, phù hợp phát triển cây ăn trái đặc sản như xoài cát Hòa Lộc, vú sữa Vĩnh Kim, bưởi lông Cổ Cò, thanh long Chợ Gạo, sơ-ri Gò Công. Những điều kiện này tạo nền tảng cho Tiền Giang phát triển nông nghiệp gắn với du lịch sinh thái, miệt vườn.

Về hệ thống Logistics: Hệ thống các cảng biển, cảng thủy nội địa là điều kiện thuận lợi để phát triển kết cấu hạ tầng logistics. Tuy nhiên, hệ thống cảng biển tại Tiền Giang hiện chưa có đủ quỹ đất bến cảng cũng như kết cấu hạ tầng giao thông kết nối đủ thuận lợi, đảm bảo để hình thành nên hệ thống cảng cạn, trung tâm logistics lớn do đó, ngành dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh chưa phát triển mạnh mẽ so với tiềm năng. Về kết nối vận tải quốc tế (hàng hóa và hành khách), hiện nay hoạt động vận tải của tỉnh được thực hiện thông qua các loại hình đường bộ, đường thủy nội địa (ĐTNĐ) và hàng hải. Tuy nhiên, hàng hóa xuất nhập khẩu của tỉnh Tiền Giang vẫn chủ yếu được vận chuyển bằng đường bộ và thông qua các cảng ngoài địa bàn, gồm Cảng Long An, Cảng Cát Lái và cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.

4. Phân tích SWOT về thu hút đầu tư vùng nhiễm mặn ven sông Tiền

SWOT là một thuật ngữ tiếng Anh được viết tắt của các từ Strength (điểm mạnh), Weaknesses (điểm yếu), Opportunities (cơ hội) và Threat (thách thức). SWOT là phương pháp tiếp cận phân tích chiến lược vốn được sử dụng ban đầu cho việc phân tích chiến lược kinh doanh. Hai cấu thành chính của SWOT là các phát hiện từ bên trong (S, W) và các phát hiện từ bên ngoài (O, T).

4.1. Điểm mạnh và cơ hội (S, O)

- Là vùng đồng bằng lớn có độ phì nhiêu cao và nền nhiệt cao, ổn định. Tổng tích ôn cả năm của ĐBSCL đạt tới trị số 9.800-10.000 °C, số giờ nắng trung bình cả năm từ 2.226 - 2.709 giờ [10]. Thuận lợi để phát triển một nền nông nghiệp nhiệt đới với nhiều chủng loại cây nông nghiệp, ăn trái, tạo nên sự đa dạng trong sản xuất và trong chuyển dịch cơ cấu sản xuất nông nghiệp;

- Khu vực có nguồn nước mặt phong phú, gồm hệ thống sông tự nhiên và mạng lưới kênh đào dày đặc, bảo đảm phân bổ dòng chảy tương đối đồng đều trên toàn đồng bằng. Hằng năm, sông Mekong cung cấp trên 450 tỷ m³ nước cho Đồng bằng sông Cửu Long [11].

Cơ hội từ nội tại của điểm mạnh, cũng như khai thác các điểm yếu:

- Giảm tài nguyên nước ngọt, hệ sinh thái nước ngọt tạo cơ hội phát triển kinh tế và chuyển đổi sinh kế dựa vào hệ sinh thái mặn lợ; nước biển dâng và giảm nước ngọt từ sông Mê Kông thúc đẩy phát triển đa dạng sinh học ven biển, hệ sinh thái mặn lợ, rừng ngập mặn phát triển;

- Có cơ hội thuận lợi để đầu tư phát triển khoa học công nghệ, đặc biệt là công nghệ sản xuất sạch và công nghệ môi trường trong thời kỳ cách mạng công nghiệp lần thứ 4 (cách mạng công nghiệp 4.0);

- Các xu thế phát triển theo mô hình tăng trưởng xanh, phát triển nền kinh tế xanh hướng đến phát triển bền vững, thích ứng với BĐKH là xu thế chung toàn cầu và được cam kết mạnh mẽ từ Chính phủ Việt Nam.

4.2. Điểm yếu và thách thức (W, T)

Mặc dù có nhiều lợi thế về vị trí và điều kiện tự nhiên cho phát triển kinh tế – xã hội và thu hút đầu tư, kết cấu hạ tầng giao thông của

tỉnh Tiền Giang vẫn chưa đồng bộ. Nhiều khu vực, đặc biệt là khu vực ven biển và nông thôn, mạng lưới giao thông đường bộ còn thiếu và yếu, mật độ đường bộ mới đạt khoảng 1/3 mức trung bình cả nước, chưa đáp ứng yêu cầu kết nối vùng và liên vùng. Ngoài ra, tuyến đường ven biển đến nay vẫn chưa được đầu tư hoàn chỉnh, làm hạn chế khả năng kết nối không gian phát triển ven biển, khai thác kinh tế biển, du lịch và logistics. Thực trạng này cho thấy nhu cầu cấp thiết phải ưu tiên đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, đặc biệt là hoàn thiện các trục giao thông chiến lược, tăng mật độ mạng lưới đường bộ và nâng cao năng lực kết nối đa phương thức, nhằm tạo động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và nâng cao hiệu quả thu hút đầu tư trên địa bàn tỉnh.

Nhìn chung, kinh tế của tỉnh Tiền Giang có xuất phát điểm thấp, các ngành kinh tế nhỏ hẹp. Hầu hết các ngành kinh tế còn thấp hơn so với mặt bằng chung của cả nước, nông nghiệp Tiền Giang hiện tại vẫn là nền sản xuất nhỏ, một số ngành chiếm tỷ trọng lớn nhưng thiếu yếu tố bền vững.

Bản chất mô hình tăng trưởng kinh tế giai đoạn hiện nay của Tiền Giang vẫn là mô hình tăng trưởng chất lượng thấp và kém hiệu quả, tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân có tăng nhưng không bền vững. Trong vùng ĐBSCL, Tiền Giang có quy mô GRDP thuộc nhóm trung bình, đứng thứ 7/13 tỉnh, thành vào năm 2021. So với các địa phương khác trong vùng thì chất lượng sản phẩm và môi trường đầu tư của Tiền Giang chưa đạt yêu cầu và sức cạnh tranh thấp. Nhất là khi Tiền Giang còn phải đối mặt với sự cạnh tranh lớn từ chính các địa phương liền kề vốn có nhiều lợi thế về vị trí kinh tế và có năng lực cạnh tranh khá như các tỉnh Long An, Bình Dương (cũ).



Hình 4. GRDP tỉnh Tiền Giang năm 2024 tăng 6,18 % so với cùng kỳ năm ngoái [12].

Diễn biến mặn trong khu vực ĐBSCL nói chung và tỉnh Tiền Giang nói riêng khá phức tạp. Độ mặn lớn nhất thường xuất hiện chủ yếu vào tháng 4 hoặc tháng 5 do ảnh hưởng của thủy triều ở biển Đông, Vịnh Thái Lan hoặc cả hai. Ngoài ra, do lưu lượng dòng chảy từ thượng nguồn sông Mê Kông đổ về ít cũng là nhân tố chính ảnh hưởng đến tình hình xâm nhập mặn ở vùng cửa sông ven biển nói chung và tỉnh Tiền Giang nói riêng. Thực trạng đất nhiễm mặn ở ĐBSCL thường xuất hiện các năm có cực đoan về khí hậu, thời tiết. Cụ thể mùa khô có mức độ nhiễm mặn nặng nề ảnh hưởng lớn đến sản xuất và đời sống của người dân khu vực bị nhiễm mặn. Đặc biệt là khu vực ven sông Tiền.

4.3. Lồng ghép và khai thác từ SWOT

- Ưu tiên nghiên cứu chuyển đổi quy hoạch sử dụng đất trồng lúa nước sang mô hình nuôi trồng thủy hải sản, ưu tiên phát triển du lịch sông nước hoặc kết hợp du lịch với nông nghiệp, vừa làm nông nghiệp công nghệ cao vừa khai thác du lịch, bao gồm du lịch canh nông và du lịch sông nước.

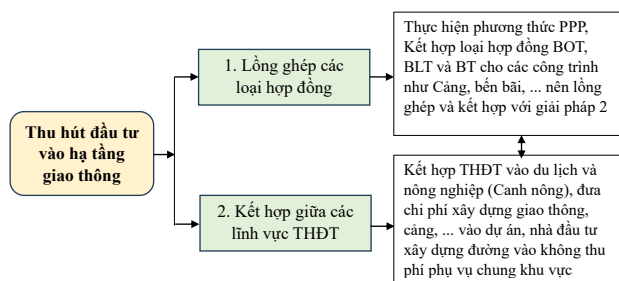
- Tận dụng xu thế tiến hành chuyển đổi sản xuất, phát triển theo mô hình tăng trưởng xanh, du lịch canh nông, du lịch sông nước, du lịch miệt vườn, tăng cường phát triển nông nghiệp sạch, nông nghiệp thông minh, ứng dụng khoa học công nghệ, công nghệ cao vào phát triển và sản xuất nông nghiệp và nuôi trồng, đánh bắt thủy hải sản.

- Đổi mới mô hình tổ chức lãnh thổ phát triển nông nghiệp với tầm nhìn dài hạn dựa trên đặc trưng sinh thái của vùng theo hướng nâng cao chất lượng, lựa chọn sản phẩm giá trị cao dựa trên cơ sở áp dụng khoa học, kỹ thuật công nghệ và định hướng đáp ứng nhu cầu thị trường. Trước hết là mô hình nông nghiệp lúa nước, thủy sản nuôi và tự nhiên, cây ăn quả có giá trị cao tăng cường quy hoạch chuyển đổi đất trồng lúa sang nuôi trồng thủy hải sản.

- Hoàn thiện quy hoạch, xây dựng hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, đặc biệt là các công trình hạ tầng kỹ thuật về môi trường dựa vào kịch bản BĐKH và đánh giá vùng sẽ bị ngập nước trong ngắn hạn và dài hạn nhằm mục đích: Xác định các điểm tập trung dân cư, khu đô thị, công nghiệp, ... không thể di dời để định hình và có các giải pháp cứng; Xác định các vùng sinh thái tự nhiên, những vùng nông nghiệp cần chuyển đổi mùa vụ để định hình và có các giải pháp mềm.

5. Đề xuất hệ thống giải pháp

5.1. Đề xuất giải pháp lồng ghép lĩnh vực



Hình 5. Giải pháp THĐT vào hạ tầng giao thông ven sông Tiền tỉnh Tiền Giang.

Đối với THĐT vào hạ tầng giao thông cần thiết có sự mạnh dạn đột phá của chính quyền địa phương, kết hợp và lồng ghép nhiều loại hợp đồng khác nhau, cũng như nhiều lĩnh vực khác nhau để có được CSHT giao thông khu vực ven sông Tiền (Hình 1).

Trong đó:

(1) Lồng ghép các loại hợp đồng

Một dự án đầu tư bao gồm nhiều hạng mục (tiểu dự án), mỗi hạng mục có thể áp dụng mỗi loại hợp đồng khác nhau, vừa hạn chế tối đa chi phí đối tượng sử dụng (đường giao thông không thu phí),

đồng thời có cơ hội thu hồi vốn của nhà đầu tư (thông qua đấu giá quyền sử dụng đất, thu phí môi trường (chất thải rắn và lỏng...)). Ngoài ra, còn có thể tạo điều kiện cho nhà đầu tư xây dựng và vận hành các công trình lân cận như: cảng, kho bãi (đối với các dự án ven sông Tiền) hoặc các dự án du lịch sinh thái (đối với các dự án gần các vị trí có thể làm du lịch). Nhà nước nên lồng ghép các dự án thành phần vào một gói dự án, qua đó áp dụng phương thức hợp tác công - tư (Public-Private Partnership – PPP) với các loại hợp đồng hỗn hợp, đảm bảo người dân được hưởng lợi chất lượng dịch vụ tốt nhất, Nhà nước có các dịch vụ công chất lượng và Nhà đầu tư (NDT) vẫn đảm bảo có lãi khi đầu tư.

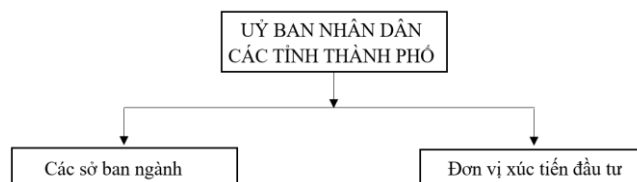
(2) Kết hợp giữa các lĩnh vực thu hút đầu tư

Có nhiều cách khác nhau để lồng ghép và tích hợp các dự án thành phần thành gói dự án, sao cho đủ sức hấp dẫn NĐT tham gia. Với hình thức này, Nhà nước sẽ có được một số CSHT kỹ thuật then chốt (đường giao thông, cơ sở giáo dục, y tế, xử lý nước thải – chất thải, ...) để thu hút đầu tư vào các lĩnh vực khác. Thu hút đầu tư vào cơ sở HTGT trên địa bàn khu vực ven sông Tiền riêng và trên địa bàn Tỉnh nói chung, khó có thể áp dụng loại hợp đồng BOT. Nguyên nhân là lưu lượng xe không nhiều, mức độ dân trí khu vực hạn chế, tình hình phát triển KT-XH của địa phương chưa cao, trong khi vốn đầu tư cho giao thông đường bộ thường khá là lớn, thời gian thu phí có giới hạn, nhà đầu tư khó có thể thu hồi được vốn đầu tư. Do đó, nên vận dụng tích hợp dự án:

- Kết hợp nhiều dự án thành phần cho một gói thầu, nhằm bổ trợ doanh thu cho nhau, sự kết hợp này tạo động lực cho nhà đầu tư và đảm bảo thu hồi vốn cho nhà đầu tư;

- Lồng ghép nhiều lĩnh vực trong cùng một gói dự án (ví dụ: đầu tư đường giao thông kết hợp kho bãi logistics, khu du lịch hoặc khu dân cư) nhằm bảo đảm tính khả thi về tài chính. Trong thực tế, các dự án nâng cấp, cải tạo tuyến đường hiện hữu tuy cần thiết cho phát triển kinh tế – xã hội địa phương nhưng khó áp dụng hình thức hợp đồng BOT (Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao) do không đủ nguồn thu hoàn vốn trực tiếp từ giao thông. Vì vậy, cần bổ sung doanh thu từ các dự án thành phần khác, trong đó nhà đầu tư có thể áp dụng hợp đồng BCC (hợp tác kinh doanh) để tổ chức thực hiện.

5.2. Thay đổi mô hình đầu tư



Hình 6. Cơ cấu mô hình đầu tư của tỉnh.

Do quan điểm, cách nhìn nhận... từ tầm vĩ mô đến vi mô vẫn theo tư duy cũ không có sự thay đổi, sự đột phá thì công tác thu hút đầu tư khó có thể mang lại hiệu quả, do vậy cần phải bắt đầu thay đổi

mô hình đầu tư, cần coi là một ngành mang tính độc lập và phải được chuyên nghiệp hoá.

Điểm xuất phát bắt đầu từ việc thay đổi mô hình thu hút đầu tư, bố trí lãnh đạo là người đứng đầu chịu trách nhiệm về kết quả thu hút đầu tư:

- Công tác thu hút đầu tư cần được tổ chức theo mô hình đơn vị chuyên trách trực thuộc UBND tỉnh/thành phố, có vị trí tương đương sở, ban, ngành, được chủ động xây dựng kế hoạch hành động, tổ chức bộ máy và thực hiện cơ chế tự chủ kinh phí, tương tự ban quản lý dự án.

- Đơn vị thu hút đầu tư phải tự tuyển chọn con người quản lý, có đủ năng lực và chuyên môn quản lý có tầm nhìn chiến lược và phải tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình kể cả phương pháp và hình thức trả lương.

- Phương pháp tính lương: Đây thực sự mới là điểm then chốt, bắt buộc phải thay đổi mô hình và phải tự chịu trách nhiệm về việc làm của mình lãnh đạo, nếu như không từ bỏ tư duy bao cấp, i lại, không dám làm, không dám chịu trách nhiệm thì sẽ không thực sự tìm được nhân tài, người làm việc có hiệu quả nếu không muốn nói là kéo lùi sự phát triển của xã hội, của nền kinh tế địa phương.

5.3. Kiến nghị

Nghiên cứu đề xuất một số khuyến nghị như sau:

- Nông nghiệp như một thực hành thông minh về khí hậu: Các nhà hoạch định chính sách nên chính thức đưa nông nghiệp ngập mặn vào phạm vi rộng hơn của nông nghiệp thông minh về khí hậu để tạo điều kiện cho việc tài trợ có mục tiêu và hỗ trợ chính sách.

- Thu hẹp khoảng cách tài trợ: Các tổ chức tin dụng và các quỹ khí hậu nên phát triển các mô hình tài chính hỗn hợp kết hợp giữa tài trợ không hoàn lại và lợi nhuận ưu đãi để hỗ trợ tốt hơn cho các dự án nông nghiệp ngập mặn quy mô vừa và nhỏ.

- Thúc đẩy các dự án thí điểm: Chính phủ nên ưu tiên tài trợ cho ít nhất 100 dự án thí điểm về nông nghiệp ngập mặn để đo lường tác động của chúng.

- Tăng cường hỗ trợ của Chính phủ: Chính phủ nên thiết lập các khuôn khổ pháp lý rõ ràng, bao gồm quyền sử dụng đất ổn định và trợ cấp thủy lợi để giảm thiểu rủi ro chính trị và sản xuất liên quan đến công nghiệp hóa nông nghiệp, trong đó bao gồm:

(1) Khuyến khích đầu tư tư nhân và đối tác công-tư (PPP)

- + Mô hình hợp tác công-tư (PPP): Chính phủ có thể hợp tác với các doanh nghiệp tư nhân để xây dựng các dự án hạ tầng giao thông kết nối giữa nông nghiệp và du lịch. Các khu vực nông thôn có thể thu hút đầu tư từ các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải, du lịch và nông sản thông qua các ưu đãi về chính sách.

- + Khuyến khích đầu tư vào cơ sở hạ tầng du lịch: Các dự án xây dựng hệ thống giao thông sẽ dễ dàng thu hút các nhà đầu tư nếu chúng được kết hợp với các lợi ích từ ngành du lịch và nông nghiệp.

Việc kết hợp đầu tư vào nông nghiệp, du lịch và hạ tầng giao thông là một chiến lược phát triển toàn diện và bền vững. Các yếu tố này không chỉ hỗ trợ phát triển kinh tế địa phương mà còn tạo ra một

chuỗi giá trị khép kín, tạo ra cơ hội việc làm, tăng trưởng doanh thu từ du lịch và nông sản, và cải thiện chất lượng cuộc sống của người dân ở các khu vực nông thôn.

(2) Giải pháp tài chính - làm cho dự án “hấp dẫn” với nhà đầu tư

- Mô hình PPP linh hoạt: chia sẻ rủi ro (DBFO, BOT, DBOOT), hợp đồng linh hoạt với điều khoản điều chỉnh rủi ro môi trường (ngập mặn/tăng triều).

- Bảo lãnh doanh thu/VGF (viability gap funding): ngân sách nhà nước hỗ trợ phần chênh lệch kinh tế để dự án khả thi, đặc biệt giai đoạn đầu.

- Trái phiếu xanh/trái phiếu hạ tầng vùng ven: phát hành trái phiếu dành cho hạ tầng thích ứng biến đổi khí hậu - thu hút nhà đầu tư quan tâm ESG.

- Kết hợp quỹ phát triển địa phương và nhà đầu tư nước ngoài: quỹ đầu tư công tư (mix public equity + private equity).

- Cơ chế ưu đãi thuế/đất đai: miễn/giảm thuế trong thời gian triển khai, ưu đãi thuê/cho thuê đất công để nhà đầu tư dễ tính toán ROI (Return on Investment).

Hợp phần kinh tế kèm theo: gắn hạ tầng giao thông với khu logistics, bến cảng nhỏ, chuỗi giá trị nông sản (giảm tổn thất, tăng thu nhập) - tạo doanh thu phụ trợ cho dự án.

(3) Giải pháp chính sách & pháp lý (tạo khung hấp dẫn, minh bạch)

- Bản đồ rủi ro mặn & tiêu chí dự án: chính quyền công bố bản đồ mặn, tiêu chí ưu tiên dự án, giúp nhà đầu tư đánh giá rủi ro chính xác.

- Quy trình phê duyệt nhanh & một cửa: đơn giản hóa thủ tục đất đai, môi trường, đấu thầu để rút ngắn thời gian đầu tư.

- Hợp đồng chuẩn có điều khoản điều chỉnh rủi ro khí hậu: cho phép điều chỉnh giá, thời gian khi mặn/triều vượt kịch bản.

- Cam kết đầu tư công đối ứng (co-investment): nhà nước cam kết đầu tư phần cơ sở (ví dụ: nền đường chính) để khuyến khích tư nhân tham gia các hạng mục bổ trợ.

- Chuẩn kỹ thuật kháng mặn bắt buộc: ban hành tiêu chuẩn xây dựng vùng nhiễm mặn để giảm rủi ro khi vận hành.

(4) Giải pháp xã hội & môi trường (tăng chấp nhận cộng đồng, giảm tác động)

- Tham vấn cộng đồng & chia sẻ lợi ích: lập cơ chế lợi ích cho dân địa phương (ưu tiên tuyển dụng, hợp tác kinh doanh) để giảm tranh chấp.

- Các dự án “đa chức năng”: kết hợp đường với đê, kè xanh, hành lang nuôi trồng thủy sản sạch - tạo lợi ích kép.

- Đánh giá môi trường & thích ứng sinh kế: hỗ trợ chuyển đổi sinh kế cho người dân chịu ảnh hưởng mặn (hỗ trợ trồng muối, nuôi tôm công nghệ cao, chuyển đổi cây trồng chịu mặn).

- Chương trình truyền thông về lợi ích hạ tầng: minh bạch hóa tác động kinh tế - xã hội để thu hút vốn cổ phần địa phương.

(5) Chiến lược thu hút đầu tư - bước đi cụ thể

- Lập dự án mẫu (pilot): chọn 1-2 tuyến ngắn có lợi ích trực tiếp (kết nối khu sản xuất với các cảng biển/điểm trung chuyển) để làm dự án mẫu, áp PPP + VGF.

- Chuẩn bị Hồ sơ dự án (bankable): bao gồm bản đồ rủi ro, bản mô tả kỹ thuật kháng mặn, phân tích tài chính, mô phỏng O&M

(Operation & Maintenance simulation), kế hoạch đảm bảo nguồn nước ngọt cho thi công. Nhà đầu tư chỉ tham gia khi hồ sơ rõ ràng.

- Xây dựng business case kinh tế: tính lợi ích giảm tổn thất nông sản, thời gian vận tải rút ngắn, tăng giá trị đất, doanh thu phụ trợ - trình nhà đầu tư.

- Tổ chức roadshow & “matchmaking”: mời quý hạ tầng, nhà đầu tư ESG, ngân hàng phát triển; đưa ra ưu đãi rõ ràng (bảo lãnh, thuế, đất).

- Thử nghiệm cơ chế tài chính sáng tạo: ví dụ blended finance (donor grants + concessional loan + equity).

- Ký hợp đồng mẫu & triển khai nhanh: sử dụng mẫu hợp đồng PPP đã có điều khoản về biến đổi khí hậu.

(6) Một checklist “Bankable project” (cần có để thuyết phục nhà đầu tư)

- Cơ sở rủi ro & kỹ thuật: Bản đồ mặn/triều, kịch bản 10–30 năm; thiết kế kháng mặn và chi phí O&M dài hạn.

- Thiết kế kỹ thuật kháng mặn & ước tính O&M dài hạn.

- Tài chính – pháp lý: Phân tích tài chính (DCF, IRR) theo nhiều kịch bản; hợp đồng PPP linh hoạt theo biến động môi trường.

- Quản trị rủi ro & hỗ trợ Nhà nước: Chiến lược quản lý rủi ro; cam kết đầu tư công (VGF, bảo lãnh, đất đai).- Cam kết đầu tư công (VGF, quỹ bảo lãnh) hoặc tối thiểu cam kết hỗ trợ đất.

- Xã hội – môi trường & giám sát: Kế hoạch E&S, lợi ích cộng đồng; KPI và cơ chế giám sát, báo cáo định kỳ.

(7) KPI gợi ý để đánh giá thành công (theo 5 năm đầu)

- Tiến độ & cạnh tranh: Tỷ lệ hoàn thành đúng tiến độ; ≥ 3 nhà đầu tư tham gia.

- Hiệu quả kinh tế – logistics: Giảm 20–30 % chi phí/thời gian vận chuyển; giảm tổn thất nông sản.

- Bền vững & xã hội: Khả năng chịu mặn của công trình; số việc làm địa phương tạo ra.

(8) Rủi ro chính và cách giảm

- Rủi ro mặn vượt dự báo: sử dụng thiết kế bảo vệ thặng dư và điều khoản hợp đồng điều chỉnh.

- Rủi ro tài chính: blended finance, bảo lãnh thu nhập, điều khoản chia sẻ doanh thu.

- Rủi ro xung đột đất/dân: tham vấn sớm, đền bù minh bạch, hợp tác cộng đồng.

- Rủi ro vận hành (O&M): đặt quỹ bảo trì bắt buộc, chuyển giao công nghệ giám sát.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Niên giám thống kê tỉnh Tiền Giang (2022), Cục Thống kê tỉnh Tiền Giang;
- [2]. Thông tin Dân số, Dữ liệu từ Liên hợp quốc và Cục thống kê, Diện tích Tiền Giang <https://danso.info/dien-tich-tien-giang/>;
- [3]. UBND tỉnh Tiền Giang (2016), Ban hành Danh mục và phân cấp quản lý tuyến đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Tiền Giang, Quyết định số 49/2016/QĐ-UBND ngày 10/10/2016 của UBND tỉnh Tiền Giang;
- [4]. UBND tỉnh Tiền Giang (2022), Sửa đổi, bổ sung một số nội dung của danh mục đường bộ đối với hệ thống đường huyện, Quyết định số 36/2022/QĐ-UBND ngày 03/11/2022 của UBND tỉnh Tiền Giang;
- [5]. UBND tỉnh Tiền Giang (2023), Sửa đổi, bổ sung một số nội dung của danh mục đường bộ đối với hệ thống đường tỉnh, Quyết định số 06/2023/QĐ-UBND ngày 21/4/2023 của UBND tỉnh Tiền Giang;
- [6]. Sở giao thông vận tải Tiền Giang, https://sgtvt.tiengiang.gov.vn/thong-tin-ve-van-tai-hanh-khach-cong-cong/-/asset_publisher/gxX5SgvFygCn/content/cuc-uong-thuy-noi-ia-lam-viec-ve-cong-tac-quan-ly-nha-nuoc-trong-linh-vuc-giao-thong-uong-thuy-noi-ia-tai-tien-giang;
- [7]. Báo Nhân dân, Nguyễn Sự (2020), Tiền Giang mở rộng vùng chuyên canh cây ăn quả <https://nhandan.vn/tien-giang-mo-rong-vung-chuyen-can-hay-an-qua-post616062.html>;
- [8]. Hoàng Giang (2022), Khai thác những lợi thế trong phát triển du lịch bền vững, Tạp chí Thiên Nhiên và môi trường, Hội bảo vệ thiên nhiên và môi trường Việt Nam;
- [9]. MIA.VN, Ngọc Anh (2023), 8 điểm du lịch Tiền Giang đậm chất sông nước miệt vườn <https://mia.vn/cam-nang-du-lich/du-lich-tien-giang-12828>;
- [10]. Viện Chiến lược chính sách Tài nguyên và Môi trường (2017), Định hướng chuyển đổi quy mô lớn mô hình phát triển ĐBSCL, Hội nghị phát triển bền vững vùng ĐBSCL thích ứng với BĐKH, Cần Thơ;
- [11]. Cục Quản lý tài nguyên nước (2017), Tài nguyên nước thực trạng – thách thức và định hướng quản lý, sử dụng tài nguyên nước nhằm phát triển bền vững ĐBSCL, Hội nghị phát triển bền vững ĐBSCL thích ứng với BĐKH, Cần Thơ;
- [12]. Tài Chính Việt Nam, Hoàng Dương (2024), GRDP Tiền Giang đạt 6,18% sau 9 tháng, <https://thoibaotaichinhvietnam.vn/grdp-tien-giang-dat-618-sau-9-thang-161306.html>