

## **NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI**

*Vị trí địa lý của Cần Thơ đã tạo điều kiện cho thành phố Cần Thơ trở thành trung tâm của khu vực đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL). Vai trò trung tâm vùng của Cần Thơ đã được khẳng định trong lịch sử và càng được khẳng định trong điều kiện ngày nay. Tuy có nhiều yếu tố làm nên vai trò trung tâm vùng của thành phố Cần Thơ nhưng chúng ta không thể phủ nhận vị trí địa lý là yếu tố quan trọng góp phần đưa Thành phố Cần Thơ trở thành trung tâm của khu vực ĐBSCL.*

*Trong điều kiện hiện nay, cần phát huy hơn nữa vị trí địa lý của Cần Thơ trong việc phát triển để thấy được quan điểm đúng đắn của Đảng và Nhà nước ta khi khẳng định Thành phố Cần Thơ sẽ là “cửa ngõ”, là “trung tâm” của vùng trên các lĩnh vực góp phần ngày càng lớn vào sự phát triển của đất nước.*

### **PHÁT HUY VAI TRÒ CỦA VỊ TRÍ ĐỊA LÝ, XÂY DỰNG THÀNH PHỐ CẦN THƠ THÀNH TRUNG TÂM CỦA VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG**

*Ths Trương Vĩnh Xuân, Ths. Trần Tuấn Minh  
Học viện Chính trị - Hành chính KV 4*

#### **1. Cần Thơ - lịch sử và hiện tại đã và sẽ là trung tâm của toàn vùng ĐBSCL**

Cần Thơ xưa là “lõm” đất chằng những đưng khai phá có phần muộn màng so với miệt trên Đồng Nai - Sài Gòn mà cả với miệt dưới (Hà Tiên). Năm 1739, ông Mạc Thiên Tích đã hoàn thành việc khai mở và lập thêm bốn vùng đất mới mà “Gia Định thành thông chí” gọi là đạo gồm: Long Xuyên (Cà Mau), Kiên Giang (Rạch Giá), Trán Giang (Cần Thơ), Trán Di (Bắc Bạc Liêu), để sáp nhập vào đất Hà Tiên. Việc khai phá vùng Trán Giang là kết quả của yêu cầu kinh tế và quân sự. Như vậy, Cần Thơ được khai mở và có mặt trên dư đồ Việt Nam là từ năm 1739, với tên gọi là Trán Giang. Đến thời Nam Kỳ lục tỉnh, Gia Long năm thứ 7 (1808), Cần thơ thuộc huyện Vĩnh Định.

Thực dân Pháp sau khi đã chiếm trọn Nam kỳ lục tỉnh, ngày 23 tháng 2 năm 1876 thực dân Pháp ra nghị định lấy huyện Phong Phú (Trán Giang xưa) và một phần huyện An Xuyên và Tân Thành thuộc tỉnh An Giang (thời Vua Minh Mạng) để thành lập hạt Cần Thơ với thủ phủ (chef-lieu) là Cần Thơ (làng Tân An, huyện lỵ của huyện Phong Phú cũ. Đến năm 1956, Chính quyền Ngô Đình Diệm quyết định đổi tên tỉnh Cần Thơ thành tỉnh Phong Dinh.

Theo nhận định của ông Phạm Quỳnh khi viếng thăm Miền Nam trong bài du ký “*Một tháng ở Nam Kỳ*”: Cần Thơ là tỉnh thành lớn nhất về miền Tây, người ta thường gọi là thủ đô miền Tây (*La capitale de l'Ouest - Tây Đô*), cũng chưa đặt ra thành phố tự trị mà coi cái cơ phát đạt sau này còn to lớn lắm. Hai chữ Tây Đô, trước đây chưa có một văn bản nhà nước nào chính thức gọi Cần Thơ là Tây Đô (thủ đô miền tây). Tuy nhiên do vị trí địa lý thuận lợi về giao thông, thương mại, công kỹ nghệ và cả quân sự đều ở trung tâm khu vực châu thổ sông Cửu Long nên từ thời thực dân Pháp đô hộ đến thời Mỹ xâm lược, về phía ta và địch đều coi ở đây có vị trí trung tâm của vùng. Sau khi miền Nam hoàn toàn giải phóng, thống nhất đất nước, đi lên chủ nghĩa xã hội thì thành phố Cần Thơ vẫn được Nhà nước ta xác định vị trí là trung tâm của vùng ĐBSCL.

Khi nói thêm về Cần Thơ trong chuyến hành trình từ Long Xuyên đến Cần Thơ đã thấy “con đường từ Long Xuyên đến Cần Thơ tốt lắm, giữa đờ đá, hai bên trồng cây, cái xe bon bon chạy giữa coi phong cảnh rất ngoạn mục. Và đại để đường lộ trong Nam kỳ này ở đâu cũng tốt như vậy... Cần Thơ có cái vẻ mỹ miều xinh xắn, sạch sẽ phong quan, thật xứng tên làm tỉnh đầu về

## **NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI**

miền Tây (*La capitale de l'Ouest*). Đường phố thênh thang, nhà cửa san sát, các nhà buôn Tây cũng nhiều hơn các tỉnh khác có chỗ coi xinh đẹp hơn ở Sài Gòn”.

Như vậy, Cần Thơ từ trong lịch sử khi mới thành lập - có thể hình thành muộn hơn nhiều trấn khác - nhưng vị trí địa lý Cần Thơ đã khẳng định tầm quan trọng của Cần Thơ - một trung tâm vùng - không chỉ trong lĩnh vực kinh tế mà còn nhiều lĩnh vực khác.

### **1. Những nét đặc thù vị trí địa lý làm cho Cần Thơ trở thành trung tâm của toàn vùng ĐBSCL.**

Những thành quả phát triển kinh tế - xã hội của TP. Cần Thơ trong thời gian qua và sự ghi nhận TP. Cần Thơ với vai trò là trung tâm vùng ĐBSCL là sự tổng hợp của nhiều nhân tố, trong đó có sự đóng góp đáng kể của vị trí địa lý của TP. Cần Thơ.

Cần Thơ có vị trí và điều kiện tự nhiên thuận lợi. Thành phố Cần Thơ nằm trong vùng trung - hạ lưu và ở vị trí trung tâm châu thổ sông Cửu Long, giữa một mạng lưới sông ngòi kênh rạch, có diện tích tự nhiên 1.401,61 km<sup>2</sup> (chiếm 3,49% diện tích toàn vùng), trải dài 55km bên bờ Tây sông Hậu, cách biển Đông 75 km, cách TP. Hồ Chí Minh 169 km về phía Bắc (theo đường bộ). Về mặt địa lý, TP. Cần Thơ là một nút thắt quan trọng trong mạng lưới giao thông toàn khu vực ĐBSCL. Cụ thể, Cần Thơ hiện có 117 km quốc lộ chạy qua gồm QL1A, QL80, QL91, QL91B, tạo thành một mạng lưới giao thông bao phủ toàn khu vực ĐBSCL. Từ TP. Cần Thơ, hàng hóa sẽ dễ dàng được vận chuyển đến các tỉnh khác trong khu vực. Đặc biệt, đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương đã đưa vào khai thác, đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận đã khởi công, cầu Cần Thơ đã hoàn thành sẽ tạo thành một hệ thống giao thông hoàn chỉnh kết nối TP. Cần Thơ với TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh ĐBSCL.

Mạng lưới giao thông thủy cũng là thế mạnh của cả vùng ĐBSCL nói chung và thành phố Cần Thơ nói riêng, với hệ thống sông Cần Thơ, sông Hậu... góp phần tạo đầu mối giao thương trong nước và toàn khu vực ĐBSCL. Trong các cảng của khu vực ĐBSCL, TP. Cần Thơ hiện có hai cảng biển lớn giữ vai trò đầu mối của toàn vùng là cảng Cái Cui và cảng Cần Thơ có thể tiếp nhận tàu hàng từ 10.000 đến 20.000 tấn với khả năng bốc dỡ khoảng 4.5 triệu tấn hàng hóa/năm. Trong đó, cảng Cần Thơ là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, là cảng loại I trong hệ thống cảng biển Việt Nam, cũng là cảng chính của toàn vùng ĐBSCL.

Ngoài ra, cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ (tên gọi trước đây là sân bay Trà Nóc) đã được đưa vào hoạt động. Hiện nhà ga với tổng diện tích sàn 20.750m<sup>2</sup>, phục vụ 3-5 triệu khách/năm và đường hạ cánh sau hai lần nâng cấp, kéo dài đạt tổng chiều dài 3.000m, ngoài ra còn được lắp đặt hệ thống đèn đêm, hệ thống hạ cánh chính xác ILS để tiếp thu các loại máy bay hạng nặng như B777-300ER, B747-400 và tương đương, nối Cần Thơ với các nước trong khu vực và trên thế giới. Trong tương lai, quy mô hoạt động của sân bay quốc tế Cần Thơ sẽ tiếp tục được mở rộng để kết nối Cần Thơ với những vùng khác của Việt Nam cũng như kết nối với những quốc gia khác nằm trong khu vực Đông Nam Á.

Với những lợi thế về mặt địa lý đặc biệt là về đường bộ và đường thủy, TP. Cần Thơ thực sự đã trở thành trung tâm kết nối của cả khu vực ĐBSCL. Thông qua Cần Thơ, hàng hóa của khu vực ĐBSCL có thể được lưu chuyển đến mọi miền của đất nước. Ngược lại, Cần Thơ cũng giữ vai trò phân phối, trung chuyển hàng hóa của cả nước cho các tỉnh trong vùng. Ngoài ra, Cần Thơ còn là cửa ngõ để đến với các tỉnh Tây sông Hậu và Nam sông Hậu, đặc biệt là kết nối các địa phương này đến với TP. Hồ Chí Minh - trung tâm thương mại và tài chính lớn nhất cả nước.

Những lợi thế về mặt địa lý đó đã tạo thành động lực to lớn thúc đẩy kinh tế thành phố phát triển và thực sự trở thành đầu tàu phát triển của cả vùng ĐBSCL.

Từ năm 2005 đến 2010, tốc độ tăng trưởng GDP bình quân của Cần Thơ đạt trung bình 15,24%/năm (cao nhất vùng ĐBSCL). Chất lượng tăng trưởng ngày càng cao, giá trị tổng sản phẩm trên địa bàn thành phố tăng từ 8.546 tỉ đồng (giá so sánh 1994) năm 2005, xếp thứ 3 trong

## NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI

vùng lên 17.290 tỉ đồng năm 2010, xếp thứ 2 trong vùng. Tổng vốn đầu tư toàn xã hội từ vị trí thứ 2 (sau An Giang) chỉ đạt 7.350 tỉ đồng năm 2005 lên thứ 1 trong nhiều năm liền, đạt 26.282 tỉ đồng năm 2010, tăng hơn 3,5 lần. Bên cạnh đó, nhiều lĩnh vực/ngành khác thành phố Cần Thơ luôn giữ vị trí từ thứ 1 đến thứ 3 trong số các tỉnh trong khu vực như giá trị sản xuất công nghiệp, tổng mức bán lẻ, giá trị xuất khẩu, số lượng doanh nghiệp thành lập...

Tuy nhiên, không phải mọi lĩnh vực/ngành TP. Cần Thơ luôn giữ vị trí đứng đứng đầu mà còn nhiều lĩnh vực/ngành TP. Cần Thơ còn nhiều hạn chế như giá trị sản xuất nông nghiệp, giá trị sản xuất thủy sản, thu ngân sách, chỉ số xếp hạng năng lực cạnh tranh cấp tỉnh ... Nguyên nhân dẫn đến kết quả hạn chế có nhiều nguyên nhân, nhưng chắc chắn trong đó không phải không có nguyên nhân vận dụng điều kiện địa lý của TP. Cần Thơ trong điều kiện hiện nay.

Mặc dù nhận thức được hạ tầng giao thông là 1 trong 3 khâu đột phá của khu vực ĐBSCL nhưng hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ của TP. Cần Thơ và các tuyến giao thông kết nối giữa TP. Cần Thơ và các tỉnh khác vẫn chưa được quan tâm đầu tư nâng cao chất lượng và số lượng một cách đúng mức, chất lượng các tuyến đường vẫn còn nhiều hạn chế, nhất là Quốc lộ 1A - con đường độc đạo luôn trong tình trạng quá tải. Điều đó phản ánh qua phát biểu bức xúc của Ông Huỳnh Trung Quang, Tổng giám đốc Công ty Thép Tây Đô: *"Hạ tầng giao thông hiện nay ở Cần Thơ nói riêng và ĐBSCL nói chung có quá nhiều điều bất hợp lý"* hoặc mang nặng tư duy hành chính trong cách đầu tư nâng cấp các tuyến quốc lộ bởi *"Công trình giao thông lớn thường đi qua nhiều tỉnh và nếu mình có tầm nhìn cục bộ thì mình làm quốc lộ từng khúc. Ví dụ như An Giang làm QL91 (2) đoạn An Giang thì chẳng có ý nghĩa gì. Cho nên, tư duy hành chính ở những công trình hạ tầng giao thông có tính quyết định cho toàn vùng là bất khả thi. Do đó để hỗ trợ cho đề xuất liên kết vùng lâu nay đã trình Chính phủ thì cơ sở liên kết vùng là phải liên kết hạ tầng lớn mà nhất là cơ sở hạ tầng giao thông"* như phát biểu của ông Huỳnh Thế Năng - Phó Chủ tịch UBND tỉnh An Giang.

Bên cạnh đó, hệ thống giao thông thủy, cảng biển, cảng sông ... mặc dù phong phú đa dạng và năng lực ban đầu luôn được quan tâm đầu tư đáp ứng nhu cầu của Cần Thơ và các tỉnh phụ cận nhưng về mặt thực tế chậm được đầu tư nâng cấp, mở rộng. Theo thống kê của Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ, hệ thống 15 cảng biển trên sông Hậu chỉ khai thác chưa đến 50% công suất, trong khi nhiều cảng khác hoạt động cầm chừng. Hiệu quả khai thác kém thể hiện rõ qua số lượng hàng hóa hàng năm thông qua 2 cảng biển trọng điểm lớn nhất ĐBSCL là Cần Thơ, Cái Cui rất thấp và có xu hướng giảm trong những năm gần đây. Thực trạng đó phản ánh qua trần tình của Ông Phan Thành Tiến, Giám đốc Công ty TNHH Một thành viên Cảng Cần Thơ: *"Cảng Cần Thơ nằm giữa rốn hàng hóa và đủ khả năng tiếp nhận tàu vài chục ngàn tấn, nhưng đi đường bộ vướng cầu, đi đường thủy vướng luồng Định An. Thế nên thời gian qua, hệ thống cảng ở Cần Thơ đều hoạt động kém hiệu quả. Các doanh nghiệp xuất khẩu lớn phải vận chuyển lên các cảng ở TPHCM, Vũng Tàu"*. Đồng tình với ông Phan Thành Tiến, ông Võ Minh Tiến, Phó Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ, cho biết: *"Có rất nhiều đơn vị lớn như doanh nghiệp xăng dầu đều có tổng kho xăng dầu tại Cần Thơ, nhưng phải dùng sà lan chuyển dầu từ TPHCM về do tàu lớn không vào tổng kho được"*.

Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ - trung tâm của toàn vùng với trên 17 triệu dân đã được đầu tư giai đoạn 2 và đưa vào khai thác phục vụ. Sân bay Cần Thơ được đầu tư hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế ICAO cấp 4E. Tuy nhiên, thực tế không như dự án mong muốn. Mặc dù, từ Cần Thơ có thể nối đường bay quốc tế qua Campuchia, Thái Lan, Singapore, Malaysia, Đông Bắc Á nhưng hiện nay các đường bay quốc tế chưa được khai thác, kết nối. Cũng giống như Cảng hàng không Cát Bi, Cảng hàng không Cần Thơ thỉnh thoảng đón một vài chuyến bay quốc tế thăm dò thị trường hoặc cho thuê chuyến, lâu lâu mới tiếp nhận một số chuyến bay quốc tế ghé chở thuê khách đi Đài Loan, chủ yếu là thân nhân và các cô dâu Việt - Đài. Như vậy, với tiêu chuẩn hiện đại, đầu tư quá

## NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI

lớn nhưng chỉ để phục vụ nội địa là lãng phí. Cụ thể cho thấy, số lượng khách khoảng 200.000 người đến trong năm 2012 và dự kiến 2013 sẽ tăng lên khiêm tốn 235.000 người với Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ là quá ít ỏi, đã phản ánh khâu khai thác chưa hiệu quả, trong khi năng lực tiếp nhận khách hàng năm của sân bay Cần Thơ là 3 – 5 triệu khách/năm.

Tình trạng đường bộ, đường thủy các tỉnh ĐBSCL đã được phản ánh nhiều năm qua, nhưng động thái giải quyết của các cấp chính quyền, bộ ngành liên quan còn khá chậm chạp. Điều này đang khiến hàng hóa nông sản xuất khẩu của ĐBSCL bị giảm sức cạnh tranh. Việc xây dựng thiếu đồng bộ dẫn đến hiệu quả khai thác chưa cao, ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế vùng.

*Tóm lại, khi nói về thực trạng vai trò trung tâm của TP. Cần Thơ ở khu vực ĐBSCL, Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng đã chỉ rõ: “So với mục tiêu, yêu cầu của nghị quyết còn không ít những hạn chế, yếu kém; kinh tế tăng trưởng cao nhưng quy mô còn nhỏ, chưa xứng với tiềm năng, lợi thế của TP. Cần Thơ nhất là về công nghiệp, thương mại - dịch vụ. Vai trò trung tâm của TP. Cần Thơ đối với vùng chưa được phát huy rõ nét. Cơ cấu kinh tế chuyển dịch đúng hướng nhưng để trở thành trung tâm công nghiệp còn nhiều khó khăn. Việc xác định ngành kinh tế mũi nhọn và sản phẩm chủ lực còn lúng túng. Chất lượng quy hoạch còn thấp, thiếu tầm chiến lược, quản lý quy hoạch và quản lý đô thị chưa chặt chẽ. Kết cấu hạ tầng kinh tế xã hội và đô thị được quan tâm đầu tư nhưng vẫn còn yếu kém, chưa đồng bộ...”.*

### **2. Từng bước phát huy vai trò của địa lý của Cần Thơ trong điều kiện hiện nay nhằm khẳng định tính đúng đắn của Nghị quyết 45-TW/BTC xây dựng Cần Thơ thành trung tâm, cửa ngõ của vùng ĐBSCL.**

Nghị quyết 45-TW/BCT chỉ rõ TP. Cần Thơ sẽ phấn đấu trở thành “cửa ngõ của cả vùng hạ lưu sông Mê Kông”, là trung tâm của khu vực ĐBSCL trên các lĩnh vực kinh tế, văn hóa, đối ngoại, trung tâm giao lưu, cửa ngõ và đầu mối giao lưu, buôn bán, hợp tác nước ngoài của các tỉnh ĐBSCL; thu hút mạnh hơn đầu tư trong và ngoài nước, tiến tới mở rộng đầu tư của thành phố đến các tỉnh và ra nước ngoài.

Để thực hiện được nội dung đó, TP. Cần Thơ cần phải có sự phát huy của nhiều nhân tố, trong đó quan trọng vẫn là những nhân tố nội lực. Trong nhiều nhân tố thúc đẩy việc thực hiện mục tiêu, chúng ta thấy trong đó vai trò địa lý là không nhỏ. Tuy nhiên, để phát huy được vai trò của vị trí địa lý, TP. Cần Thơ cần phải:

- *Thứ nhất*, phải có sự đổi mới tư duy. Nghị quyết 45-NQ/TW là thể hiện sự quan tâm của Trung ương đối với vai trò của TP. Cần Thơ trong toàn vùng ĐBSCL. Chính quyền TP. Cần Thơ cần nắm bắt sự chỉ đạo để cụ thể hóa thành nhiệm vụ quan trọng trong thời gian tới. Trước hết, phải đổi mới tư duy, đánh giá lại vai trò của vị trí địa lý của TP. Cần Thơ để thấy được sự cần thiết của vị trí địa lý đó. Không phải ngẫu nhiên mà từ năm 1739 và trong những giai đoạn lịch sử sau đó, ở những thời kỳ khác nhau đều xem (trực tiếp hoặc gián tiếp) Cần Thơ là trung tâm của vùng. Sau khi thống nhất đất nước, quan điểm của Đảng và Nhà nước ta vẫn xem Cần Thơ là trung tâm của toàn vùng. Chỉ khi nắm bắt được vai trò của vị trí địa lý, thay đổi cách nhìn về vai trò của nó, chúng ta mới có sự quan tâm tạo điều kiện phát triển và/hoặc đề nghị sự quan tâm của Trung ương phát triển các điều kiện kết nối về mặt địa lý để Cần Thơ trở thành trung tâm vùng.

- *Thứ hai*, thực hiện đầu tư cải tạo/đề nghị đầu tư cải tạo các tuyến đường kết nối giữa TP. Cần Thơ với các tỉnh khác như quốc lộ 1A, quốc lộ 91, 91B, đường Quản lộ - Phụng Hiệp, Quốc lộ 80 ... Các tuyến đường này chủ yếu hiện nay mới chỉ đảm bảo mức độ “sạch” mà chưa đảm bảo mức độ “đẹp”. Đó là chưa kể đến tính đồng bộ giữa cầu - đường - cảng để phát triển ngành giao thông vận tải, vận chuyển hàng hóa.

Chính phủ cần quan tâm tạo điều kiện và chỉ đạo việc thực hiện phương án nạo vét luồng Định An lâu dài hiệu quả. Thực hiện và khai thác tối đa các cảng trên địa bàn TP. Cần Thơ đúng

## **NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI**

năng lực hiện có. Việc thực hiện đúng năng lực của các cảng trên địa bàn cần phải có sự kết hợp với phát triển đồng bộ sự hoàn thiện các tuyến đường giao thông bộ và giao thông thủy từ các tỉnh trong khu vực và TP. Cần Thơ.

- Thứ ba, TP. Cần Thơ phải nhanh chóng thu hút đầu tư phát triển kinh tế và đặc biệt là phát triển du lịch của Cần thơ nói riêng và của cả vùng nói chung nhằm gắn liền sự phát triển của cảng hàng không quốc tế Cần Thơ với sự phát triển chung của vùng. Bên cạnh đó, việc phát triển cảng hàng không quốc tế Cần Thơ phải gắn với việc phát triển hệ thống đường bộ, làm sao để nhu cầu trung chuyển từ các tỉnh về cảng hàng không quốc tế phải thuận lợi. Vì với những khoảng cách tương đối giữa TP. Cần Thơ đi các tỉnh sẽ làm cho nhu cầu của người dân trong việc sử dụng dịch vụ của cảng hàng không và năng lực của cảng hàng không quốc tế Cần Thơ là có thể gặp nhau và phát triển.

Tóm lại, sự vận dụng và phát huy vị trí địa lý trong sự phát triển của TP. Cần Thơ phải có sự kết hợp của nhiều yếu tố từ giao thông đường bộ, đường thủy với năng lực của các cảng hàng không, cảng hàng hải để Cần Thơ mới có thể nâng cao vị thế, vai trò của thành phố trong toàn vùng. Trong thời gian tới với nhiều công trình, dự án mang tầm quốc gia, có sự lan tỏa trong vùng đã và đang triển khai, nhằm đưa Cần Thơ phát triển ngang tầm một thành phố trung tâm của cả nước. Những khó khăn về giao thông đang được giải quyết bằng các dự án nâng cấp, mở rộng QL 1A, mở thêm tuyến đường nối miền Tây với miền Đông Nam bộ và nhiều con đường nối liền các tỉnh trong khu vực; cầu Cần Thơ đã hoàn thành nối đôi bờ sông Hậu; sân bay Cần Thơ đang được nâng cấp trở thành cảng hàng không quốc tế; luồng Định An sẽ được cải tạo để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn vào cảng Cần Thơ ... Có thể nói, thành phố Cần Thơ đã hội đủ các yếu tố cần thiết để trở thành một trong những trung tâm kinh tế lớn của cả nước, có khả năng hợp tác, chủ động hội nhập kinh tế với khu vực và quốc tế nhưng cần phải được sự quan tâm của lãnh đạo TP. Cần Thơ./.

### **Tài liệu tham khảo**

1. Nghị quyết số 45-NQ/TW của Bộ Chính trị (khóa IX) ngày 17-2-2005, “Về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước”.
2. Tỉnh ủy, UBND tỉnh Cần thơ (2002), Địa chí Cần Thơ.
3. Trịnh Hoài Đức, Gia định thành thông chí, NXB tổng hợp Đồng Nai, 2004.
4. Nguyễn Hữu Sơn (sưu tầm và giới thiệu) (2007), Du Ký Việt Nam – Tạp chí nam phong 1917 – 1934, NXB Trẻ.
5. TS. Võ Hùng Dũng (chủ biên) (2012), Kinh tế ĐBSCL (tập 2: Số liệu kinh tế ĐBSCL 2001 – 2011), NXB ĐHCT.
6. Báo cáo quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng Kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 của Tổng cục đường bộ Việt Nam ban hành kèm theo quyết định số 11/2012/QĐ-TTg về phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng Kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
7. Kết quả xếp hạng chỉ số PCI của 13 tỉnh khu vực ĐBSCL, Cần Thơ đứng vị trí thứ 8, chỉ trên được Long An, Bến Tre, Tiền Giang, Sóc Trăng và Cà Mau. VCCI , PCI 2012 – Hồ sơ năng lực cạnh tranh cấp tỉnh: Hồ sơ 63 tỉnh thành phố Việt Nam, [http://www.pcivietnam.org/reports\\_home.php](http://www.pcivietnam.org/reports_home.php).
8. <http://www.saigondautu.com.vn/Pages/20130826/Khap-khieng-ha-tang-DBSCL.aspx>. [26/8/2013]
9. [http://www.doandcdcantho.org.vn/p/index.php?option=com\\_content&task=view&id=999&Itemid=232](http://www.doandcdcantho.org.vn/p/index.php?option=com_content&task=view&id=999&Itemid=232)
10. [http://www.ven.vn/can-tho-tam-diem-thu-hut-dau-tu-cua-vung-dbscl\\_t77c542n12962tn.aspx](http://www.ven.vn/can-tho-tam-diem-thu-hut-dau-tu-cua-vung-dbscl_t77c542n12962tn.aspx) [17/3/2010]
11. <http://tuoitre.vn/Kinh-te/568364/keo-hang-khong-quoc-te-den-san-bay-tinh.html> [11/9/2013]
12. <http://www.hgc.vn/tin-tuc/khai-thac-va-phat-trien-hop-ly-cang-hang-khong-va-san-bay.html>
13. <http://www.cand.com.vn/News/PrintView.aspx?ID=209170> [15/9/2013]
14. [http://www.vtvcantvo.vn/CVTV/Detail/40464?id\\_menu=67&act=News\\_Detail&contr=Content](http://www.vtvcantvo.vn/CVTV/Detail/40464?id_menu=67&act=News_Detail&contr=Content)

## **NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI**

15. <http://www.sggp.org.vn/chinhtri/2012/2/281223/>
16. <http://www.canhoairport.vn/vi>
17. [http://www.mdec.vn/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1581:can-tho-dau-tau-vung-dong-bang-song-cuu-long&catid=110:thanh-pho-can-tho&Itemid=90](http://www.mdec.vn/index.php?option=com_content&view=article&id=1581:can-tho-dau-tau-vung-dong-bang-song-cuu-long&catid=110:thanh-pho-can-tho&Itemid=90) [14/6/2011]
18. [http://cantho.gov.vn/wps/portal!/ut/p/b1/04\\_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIIdg5yCfC2DjU3MPfwtDDxdLAINHX08nTxMjfULsh0VATGJBnM!/](http://cantho.gov.vn/wps/portal!/ut/p/b1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIIdg5yCfC2DjU3MPfwtDDxdLAINHX08nTxMjfULsh0VATGJBnM!/)