

## Mở đường cho nông sản ĐBSCL ra biển

Theo Báo Pháp Luật, Ngày 28/12/2009

**Dự án sẽ giảm tải cho giao thông đường bộ, đường thủy TP.HCM và tạo bước đột phá cho ĐBSCL xuất khẩu hàng hóa ra nước ngoài. Đầu tư hệ thống cảng biển Việt Nam hơn 360.000 tỉ đồng.**

Ngày 27-12, tại xã Dân Thành, huyện Duyên Hải (Trà Vinh), Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng phát lệnh khởi công dự án xây dựng luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu. Đây là dự án trọng điểm quốc gia với mục tiêu xây dựng luồng tàu biển ổn định hơn cho tàu có trọng tải 10.000 DWT đầy tải và tàu 20.000 DWT non tải ra vào các cảng trên sông Hậu...

Đây là luồng tàu biển mới, dựa trên việc nạo vét, cải tạo đoạn kênh Quan Chánh Bổ (dài 19 km), luồng tàu biển (dài 6 km) hiện hữu và đào một đoạn kênh Tắt qua đất liền dài 9 km, nối hai đoạn luồng trên lại với nhau.



Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng phát lệnh khởi công. Ảnh: G.TUẾ

### Giảm tải cho giao thông TP.HCM

Tại lễ khởi công, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng nói: "Đây là một sự kiện rất quan trọng đối với sự phát triển của khu vực ĐBSCL nói chung và của ngành hàng hải nói riêng, đánh dấu bước quan trọng trong việc tìm đường ra biển cho hàng hóa xuất nhập khẩu. Việc khởi công dự án có ý nghĩa to lớn đối với tiến trình phát triển kinh tế-xã hội và tiến trình công nghiệp hóa-hiện đại hóa của ĐBSCL. Khi sông Hậu được mở thông ra biển cho tàu biển trọng tải lớn là giảm tải giao thông cho TP.HCM, hệ thống giao thông đường bộ và đường thủy từ TP.HCM đến các tỉnh ĐBSCL cũng sẽ được giảm tải. Hàng hóa xuất nhập khẩu không phải trung chuyển lên TP.HCM sẽ tiết kiệm chi phí vận chuyển, tăng sức cạnh tranh, tạo điều kiện để ĐBSCL phát triển mạnh hơn và việc hợp tác phát triển giữa miền Đông và miền Tây Nam Bộ thuận lợi. Đồng thời dự án tạo nền tảng để ĐBSCL thực hiện tốt chiến lược biển do Trung ương Đảng đã đề ra, thúc đẩy phát triển kinh tế trong nước và hội nhập kinh tế quốc tế".

Thủ tướng yêu cầu UBND tỉnh Trà Vinh tiếp tục chỉ đạo chính quyền địa phương bảo đảm tốt công tác giải phóng mặt bằng, an ninh trật tự để thực hiện dự án. Bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam và các đơn vị liên quan tập trung nguồn lực hỗ trợ, chỉ đạo nhà thầu thực hiện dự án đúng tiến độ, an toàn, hiệu quả, chất lượng đáp ứng yêu cầu bảo vệ môi trường và hoàn thành dự án đúng tiến độ.



Các phương tiện sẵn sàng nạo vét, thông luồng cho dự án. Ảnh: G.TUỆ

### Tạo đà cho phát triển khu vực

Dự án do liên danh Portcoast (Việt Nam) - Nippon Koei (Nhật Bản) và thầu phụ DHI Đan Mạch tư vấn thiết kế. Dự án gồm các hạng mục công trình chính gồm: luồng tải một chiều dài 40 km, khu tránh tàu, đê biển, kè bảo vệ bờ, bến phà, bến xà lan 500T, cầu đường bộ qua kênh Tắt, đường ven luồng, hệ thống phao tiêu báo hiệu và thiết bị thông tin hàng hải.

Toàn bộ luồng tàu tính từ sông Hậu ra đến cửa biển dài khoảng 40 km, đi qua địa bàn các xã Long Toàn, Long Khánh, Dân Thành, Long Vĩnh, Ngũ Lạc (huyện Duyên Hải) và các xã Định An, Đại An, Đôn Xuân, Đôn Châu (huyện Trà Cú).

Dự án được đầu tư bằng nguồn vốn trái phiếu chính phủ với tổng mức đầu tư khoảng 5.000 tỉ đồng do Cục Hàng hải làm chủ đầu tư. Dự kiến cuối năm 2011 sẽ đi vào khai thác, năng lực thông qua khoảng 22 triệu tấn hàng hóa/năm, phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa của vùng ĐBSCL và thu hút đầu tư.

Theo Bộ GTVT, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của vùng ĐBSCL khoảng 15 triệu tấn/năm nhưng hệ thống cảng sông, cảng biển chưa phát triển. Cảng Cái Cui, cảng Cần Thơ chỉ tiếp nhận tàu 3.000-5.000 tấn qua cửa biển Định An nhưng thường xuyên bị bồi lắng. Hằng năm, Cục Hàng hải phải chi khoảng 15 tỉ đồng để nạo vét cửa Định An nhưng chỉ khoảng 2-3 tháng sau lại bị bồi lắng. Chính vì không chuyển bằng đường biển nên 70%-80% lượng hàng hóa xuất khẩu của vùng ĐBSCL phải chuyển tiếp qua các cảng ở TP.HCM, Vũng Tàu bằng đường bộ. Và theo tính toán của các chuyên gia, khi trung chuyển hàng hóa lên các cảng, chi phí tăng thêm 170-180 USD/container hoặc 7-8 USD/tấn cho chi phí vận chuyển, lưu kho. Chưa hết, việc vận chuyển bằng đường bộ làm gia tăng áp lực giao thông trên quốc lộ 1A.

Theo Bộ, dự án là bước "đột phá khâu" để đưa hàng hóa trong vùng ra nước ngoài nhanh hơn, thúc đẩy kinh tế-xã hội ĐBSCL phát triển bền vững.

### Đầu tư hệ thống cảng biển Việt Nam hơn 360.000 tỉ đồng

Chính phủ đã có tầm nhìn chiến lược cho hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030.

Thủ tướng vừa phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Tổng kinh phí đầu tư của quy hoạch đến năm 2020 khoảng 360-440 ngàn tỉ đồng.

Dự kiến lượng hàng thông qua toàn bộ hệ thống cảng biển tại thời điểm 2015 vào khoảng 500-600 triệu tấn/năm; năm 2020 vào khoảng 900-1.100 triệu tấn/năm và tăng lên đến 2.100 triệu tấn/năm vào giai đoạn 2020.

Để đạt được con số này, trước mắt phải tập trung xây dựng một số cảng nước sâu cho tàu trọng tải lớn đạt tiêu chuẩn quốc tế. Đặc biệt

là cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong-Khánh Hòa để tiếp nhận được tàu container sức chở 9.000-15.000 TEU. Đồng thời, từ nay tới năm 2015 tập trung ưu tiên đầu tư các cảng: Khu bến Lạch Huyện cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng; khu bến cửa lọc hóa dầu Nghi Sơn...

Trong quy hoạch cảng biển có phân định rõ: việc phát triển cảng biển trên cơ sở những điều kiện tự nhiên và nhu cầu phát triển kinh tế của khu vực, có tính đến sự tương tác với các cảng biển lân cận. Điều này sẽ khắc phục được tình trạng địa phương nào cũng muốn phát triển cảng biển, tránh đầu tư lãng phí và sử dụng không đúng công năng của một số cảng biển. Với quy hoạch lần này sẽ hạn chế được bất cập kể trên.

Với 39 cảng biển phân bố tại các vùng miền khác nhau, dựa vào quy mô, chức năng, nhiệm vụ của từng cảng phân định thành ba loại: cảng tổng hợp quốc gia, cảng địa phương và cảng chuyên dùng.

Cảng tổng hợp quốc gia là các cảng chính trong hệ thống cảng biển Việt Nam, gồm cảng trung chuyển quốc tế (Vân Phong-Khánh Hòa), cảng cửa ngõ quốc tế (Hải Phòng, Bà Rịa-Vũng Tàu) và cảng đầu mối khu vực (Hòn Gai-Quảng Ninh, Nghệ An...).

Cụ thể, cảng Hải Phòng được xác định là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế với các khu chức năng khác nhau. Một số bến cảng chuyên dùng như Đình Vũ, Cái Lân... sẽ đảm nhận vai trò vệ tinh trong hệ thống cảng Hải Phòng.

Tại Bắc Trung Bộ, Nghệ An sẽ là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, trong đó Cửa Lò, Sơn Dương, Vũng Áng sẽ là những bến chức năng. Lượng hàng hóa qua đây vào năm 2020 ước chừng 152 triệu tấn.

Đối với cảng Quy Nhơn (Bình Định) và Vân Phong (Khánh Hòa), chủ yếu phục vụ cho các khu công nghiệp và trung chuyển các sản phẩm dầu. Riêng cảng Nha Trang sẽ từng bước chuyển đổi công năng thành bến khách đầu mối du lịch biển, tiếp nhận tàu du lịch quốc tế.

Cảng Cần Thơ gồm các khu bến chức năng như Cái Cui, Trà Nóc-Ô Môn... chủ yếu làm hàng tổng hợp cho tàu từ 2 vạn DWT (tổng tải trọng của tàu) đến 10 vạn DWT.

Trong đề án quy hoạch có nêu rõ: nguồn vốn cho việc xây dựng các cảng biển rất lớn, cần huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển cảng biển. Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào lĩnh vực này, nhất là tham gia qua hình thức nhà nước-tư nhân đối với các cảng có quy mô lớn.

Quy hoạch này sẽ là cơ sở để phát triển hơn nữa lợi thế bờ biển dài, phục vụ dân sinh và phát triển kinh tế của Việt Nam.

*(Theo chinhphu.vn)*