

MÔI TRƯỜNG - ĐÔ THỊ

Xây dựng cảng biển ở ĐBSCL: Cân nhắc lợi ích chung của vùng, của quốc gia

Thứ hai, 12/09/2011, 11:24 (GMT+7)

Tiếp tục nội dung “tái cơ cấu lại nền kinh tế” trong lĩnh vực hạ tầng cơ sở, tuần qua phóng viên Báo Sài Gòn Giải Phóng đã cùng đại diện Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, một số chuyên gia của chương trình giảng dạy kinh tế Fulbright (TPHCM) đến đồng bằng sông Cửu Long ghi nhận tình hình triển khai thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển ở đây.

“Nóng” với... cảng biển

Đó là cảm nhận của chúng tôi khi đề cập đến vấn đề xây dựng cảng biển với một số địa phương cũng như doanh nghiệp. Hầu hết những đơn vị mà chúng tôi gặp gỡ đều tỏ thái độ rất “mặn mòi” mong muốn có cảng biển cho hoạt động của địa phương mình, cho doanh nghiệp mình và xa hơn nữa là sẽ phát triển phục vụ cho cả vùng đồng bằng sông Cửu Long.



Hiện nay chỉ có những tàu trọng tải nhỏ mới có thể từ biển vào sông Hậu. Ảnh: CAO THẮNG

Chỉ nằm cách cảng biển Cái Cui - cảng được quy hoạch là cảng biển trung tâm của đồng bằng sông Cửu Long - khoảng 3km, nhưng 1 doanh nghiệp kinh doanh thủy hải sản xuất khẩu nổi tiếng ở vùng đất Tây Nam bộ cho biết, hàng năm vẫn phải xuất hàng trăm container hàng thủy sản đông lạnh thông qua hệ thống cảng biển ở TPHCM và Cái Mép - Thị Vải của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Lý do được doanh nghiệp này đưa ra là cảng Cái Cui chưa có năng lực tiếp nhận tàu biển lớn và nhiều dịch vụ phục vụ khách hàng còn hạn chế. Tuy nhiên, doanh nghiệp cũng cho rằng, phải đưa container vượt hàng trăm km lên TPHCM hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu là không chủ động được việc kinh doanh.

Do đó, doanh nghiệp rất mong muốn và cũng đang lập kế hoạch xây dựng một cảng biển, trước mắt phục vụ cho hoạt động của chính mình, sau nữa là cả đồng bằng sông Cửu Long. “Nếu có cảng và được xuất hàng trực tiếp, chúng tôi sẽ tiết kiệm được khoảng 20% chi phí làm hàng xuất khẩu và quan trọng hơn nữa, chúng tôi khép kín được chu trình kinh doanh của mình” - đại diện doanh nghiệp này nói. Hiện đơn vị này đã có khoảng 32,5ha đất dọc bờ sông Hậu và tìm được một số đối tác nước ngoài sẵn lòng liên doanh làm cảng. Dự kiến, doanh nghiệp kinh doanh thủy hải sản đông lạnh nêu trên sẽ xây dựng 600m cầu cảng và đón tàu khoảng 20.000 tấn (giảm tải) ra, vào.

Tại cảng cá Trần Đề của tỉnh Sóc Trăng, từ đại diện Sở Kế hoạch - Đầu tư, Sở Giao thông Vận tải đến lãnh đạo cảng... đều rất sôi nổi khi nói về mong ước có một cảng biển lớn phục vụ cho sự phát triển kinh tế của tỉnh. Ông Mai Phước Hưng, Giám đốc Sở Kế hoạch - Đầu tư, cho biết, Sóc Trăng có 72 km bờ biển và hoạt động đánh bắt, nuôi trồng, xuất khẩu thủy sản là thế mạnh rất lớn của tỉnh. Chính phủ đã giao Bộ Kế hoạch - Đầu tư cùng với tỉnh Sóc Trăng nghiên cứu xây dựng khu kinh tế biển trên đất Sóc Trăng chung cho cả vùng. Do đó, nếu có cảng biển thì không những Sóc Trăng mà các địa phương lân cận sẽ có thêm lợi thế để phát triển. Đó là chưa kể, tại Sóc Trăng, khu nhiệt điện Long Phú đang được xây dựng, rất cần có cảng để nhập khẩu than. Đại diện Sở Giao thông Vận tải cho biết, lãnh đạo tỉnh đã giao sở nghiên cứu khả năng xây dựng một khu cảng nước sâu với việc nạo cửa biển Trần Đề làm luồng chính cho cảng. Trưởng ban quản lý các khu công nghiệp tỉnh Sóc Trăng, ông Lâm Hùng Kiệt, cũng đã ký một văn bản gửi Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đề nghị hỗ trợ xây dựng một cảng biển nước sâu ở Sóc Trăng để tạo điều kiện thu hút đầu tư.

Lãnh đạo cảng cá Trần Đề đã rất nhiệt tình đưa chúng tôi đi thực tế cửa biển Trần Đề. Có lẽ do nằm sát cửa biển Định An - cửa biển đang có dự án làm luồng cho tàu lớn vào sông Hậu (còn gọi là dự án làm kênh Quan Chánh Bó nối từ cửa Định An vào sông Hậu cho hệ thống cảng biển đồng bằng sông Cửu Long) nên cửa biển Trần Đề cũng có một màu đỏ nặng phù sa như Định An. Chính nguồn phù sa dồi dào này là nguyên nhân chính làm các cửa sông hướng ra biển của miền Tây Nam bộ thường xuyên bị bồi lắng rất lớn.

Giải bài toán kinh tế “riêng, chung” thế nào?

Trong chuyến đi, trả lời câu hỏi: tại sao tỉnh Sóc Trăng muốn nạo vét cửa biển Trần Đề trong khi kế cận, Bộ Giao thông Vận tải đang nạo vét Định An làm luồng cho tàu lớn vào, một cán bộ của cảng cá Trần Đề cho biết, cửa biển Định An có chế độ thủy văn khá phức tạp, mức độ bồi lắng cao trong khi cửa biển Trần Đề gần như chưa được nạo vét. Hơn nữa, theo kinh nghiệm của một số ngư dân ở đây: cửa Trần Đề ổn định hơn cửa Định An... Tại sao không thể nghiên cứu?

Quay trở lại cảng Cái Cui nằm trên địa bàn TP Cần Thơ. Tuy đã hoàn thành giai đoạn 1 với hơn 23ha và 160m cầu cảng nhưng cảng khá vắng vẻ, chỉ có vài tàu nhỏ đang làm hàng. Giải thích vì sao chưa thể đón tàu lớn như mong muốn của các doanh nghiệp trong vùng, Giám đốc cảng Lâm Tiến Dũng, cho biết, tất cả còn phải chờ dự án làm luồng tàu biển qua kênh Quan Chánh Bó. Khi dự án này hoàn thành thì cảng Cái Cui mới có thể đón tàu khoảng 20.000 tấn ra, vào. Theo kế hoạch, dự án này đến năm 2013 mới xong và như vậy, từ nay đến đó cảng Cái Cui vẫn phải trung chuyển một lượng hàng lớn lên cảng TPHCM và Bà Rịa - Vũng Tàu.

Hoàn toàn chia sẻ với những tâm huyết của các địa phương và doanh nghiệp song các chuyên gia kinh tế của Fulbright cũng phải nói rằng, không thể xem xét việc đầu tư xây dựng cảng biển theo mong muốn của từng địa phương, từng doanh nghiệp như vậy. Ông Phan Chánh Dưỡng, một trong những chuyên gia kinh tế của Fulbright nói, các địa phương và các doanh nghiệp có thể đề xuất làm cảng biển nhưng các bộ ngành trung ương phải xem xét, cân nhắc trên cơ sở lợi ích chung của cả vùng, cả quốc gia. Ông Vũ Thành Tự Anh, một chuyên gia Fulbright khác, nói thêm, đầu tư cảng biển đòi hỏi vốn rất lớn. Do vậy, nếu đầu tư không hiệu quả, thiệt hại cho doanh nghiệp, cho đất nước là rất lớn. Nhất là khi, đi kèm theo cảng biển là một hệ thống đường giao thông thủy, bộ hoàn chỉnh. Chi phí đầu tư cho hệ thống này chắc chắn không nhỏ.

Ông Phan Chánh Dưỡng, không những là chuyên gia kinh tế của chương trình giảng dạy kinh tế Fulbright mà còn là một trong những “cha đẻ” của chủ trương phát triển TPHCM về phía Nam, phía biển. Từ chủ trương này TPHCM mới có kế hoạch xây dựng ở khu cảng biển ở Hiệp Phước (huyện Nhà Bè) cũng như đô thị cảng Hiệp Phước ở đây. Khi được hỏi về việc phát triển cảng biển ở TPHCM, ông Phan Chánh Dưỡng cho biết, TPHCM nên hợp tác cùng với Bà Rịa-Vũng Tàu và các địa phương lân cận trong việc xây dựng cảng biển trên cơ sở bổ sung thế mạnh cho nhau và hướng tới lợi ích chung cho khu vực và đất nước. Các bên cần đưa ra nhiều phương án hợp tác cụ thể, cùng nhau phân tích, tìm ra giải pháp tối ưu. TPHCM có thể kiên trì mở luồng Soài Rạp hoặc cũng có thể làm cầu nối qua Nhơn Trạch tỉnh Đồng Nai kết nối với khu cảng Cái Mép - Thị Vải của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu để cùng phát triển.

T.Đ.