

TRÊN ĐƯỜNG PHÁT TRIỂN

Đồng bằng sông Cửu Long

Sớm đánh thức tiềm năng kinh tế biển

SONG NGUYỄN

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) tiếp giáp biển Tây, biển Đông, nhưng tiềm năng kinh tế biển của vùng mới chỉ dừng lại ở khai thác đánh bắt, nuôi trồng thủy sản. Theo nhận định của các nhà khoa học, chuyên gia, tiềm năng kinh tế biển của ĐBSCL nếu được đầu tư, khai thác đúng mức sẽ làm thay đổi lớn diện mạo vùng; Thúc đẩy giao thương, trao đổi hàng hóa với các quốc gia trên thế giới.



Cảng Trà Nóc được quy hoạch là cảng chuyên dùng theo quy hoạch nhóm cảng biển số 6 ở ĐBSCL. Ảnh: CTV

Mới khai thác một phần của biển

ĐBSCL là một trong những đồng bằng Châu thổ rộng lớn ở Đông Nam Á và thế giới; vùng cung cấp lương thực, trái cây, thủy sản lớn nhất của cả nước, có vai trò quan trọng trong chiến lược an ninh lương thực và xuất khẩu gạo của Quốc gia. Nhưng tiềm năng lớn của vùng chính là kinh tế biển, chiều dài bờ biển trên 700km với khoảng 360.000km² vùng biển chủ quyền Việt Nam và 345km đường biên giới đất liền rất thuận lợi cho nuôi trồng và đánh bắt thủy hải sản, khai thác nguồn tài nguyên phong phú dưới lòng biển. Ngoài ra còn mở rộng giao lưu với các vùng trong nước, các nước trong khu vực và quốc tế từ phát triển vận tải biển.

Hằng năm, ĐBSCL cung cấp khoảng 52% sản lượng thủy sản đánh bắt và gần 67% sản lượng nuôi trồng; đồng thời chiếm 65% giá trị kim ngạch xuất khẩu thủy sản cả nước. Những lợi thế từ biển mang

lại đã góp phần thúc đẩy kinh tế, nâng cao đời sống người dân của các địa phương ven biển. Sóc Trăng với chiều dài bờ biển 72km, có ngư trường khai thác đánh bắt thủy hải sản rộng, diện tích rừng phòng hộ trên 5.800ha và trên 50.000ha đất bãi bồi ven biển là điều kiện để phát triển bảo tồn đa dạng sinh học, bảo vệ nguồn tài nguyên thiên nhiên của tỉnh. Sóc Trăng xác định nông nghiệp vẫn là lợi thế thời gian tới, trong đó, kinh tế thủy sản là mũi nhọn, với diện tích nuôi trồng thủy sản khoảng 80.000ha. Còn tỉnh Cà Mau phía Đông Nam giáp biển Đông, phía Tây giáp biển Tây có diện tích ngư trường thăm dò khai thác trên 80.000km² và bờ biển dài 254km chạy từ Đông (cửa Gành Hào) sang Tây thuận lợi cho tỉnh khai thác thế mạnh phát triển kinh tế biển. Diện tích nuôi trồng thủy sản trên 300.000ha mỗi năm, sản lượng khai thác thủy sản trung bình 150.000 tấn/năm, Cà Mau trở thành tỉnh có diện tích nuôi trồng, khai thác thủy hải sản lớn nhất vùng ĐBSCL. Tỉnh Bến Tre cũng xác định kinh tế biển là thế mạnh thứ 2 sau kinh tế vườn và hiện xếp thứ 3 về nuôi trồng và đánh bắt thủy sản của vùng...

Các địa phương ven biển đều có định hướng quy hoạch phát triển nuôi trồng, đầu tư cảng, trang bị phương tiện đánh bắt hiện đại để khai thác nguồn tài nguyên vô giá từ biển. Song, nhiều năm qua, phát triển kinh tế ĐBSCL chủ yếu dựa vào khai thác tài nguyên ở đất liền, kinh tế biển chưa được khai thác đúng mức. ĐBSCL mới phát triển một phần trong kinh tế biển là nuôi trồng thủy sản, đánh bắt thủy hải sản, nhưng phương tiện đánh bắt còn thô sơ, tàu công suất lớn phục vụ đánh bắt xa bờ còn nhiều hạn chế. Trong khi vận tải biển được xem là ngành kinh tế mũi nhọn quan trọng trong thời kỳ mở cửa và hội nhập để nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa trên trường quốc tế, nhưng vận tải biển của vùng chỉ mới khai thác phần nhỏ từ vận chuyển hàng hóa thông qua các cảng.

Hiện phần lớn hệ thống cảng ở ĐBSCL đang hoạt động dưới công suất thiết kế, do luồng vào cảng bị bồi lắng, tàu tải trọng lớn không thể ra vào; đồng thời dịch vụ hậu cần ở cảng chưa đầu tư đồng bộ, doanh nghiệp phải gánh thêm nhiều chi phí khi vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.

Vận tải biển: tiềm năng lớn cần đánh thức

Theo thống kê của ngành chức năng, lượng hàng hóa xuất khẩu của vùng hàng năm từ 17-18 triệu tấn, trong đó trên 70% phải vận chuyển bằng đường bộ lên cảng TPHCM. Bởi hệ thống cảng tại vùng chưa đáp ứng yêu cầu xuất trực tiếp, các cảng biển nằm sâu

trong nội địa chỉ tiếp nhận được tàu có tải trọng tối đa 10.000DWT (vời tải), lợi dụng thủy triều ra vào do từ cửa sông Soài Rạp đến Cà Mau thông ra biển bồi lắng. Hơn nữa, dịch vụ hậu cần logistics tại cảng chưa được đầu tư đồng bộ, trong khi đa phần hàng hóa xuất khẩu của doanh nghiệp (gạo, thủy hải sản) rất cần kho đạt chuẩn để bảo quản tại cảng. Trong khi đó, vận tải biển được xác định ngành mũi nhọn để thúc đẩy giao thương, trao đổi hàng hóa của vùng với các quốc gia trên thế giới.

Tại Hội nghị lần thứ tư Ban chấp hành Trung ương Đảng (khóa X) đã thông qua Nghị quyết số 09-NQ/TW (ngày 9-2-2007) về “Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020” với mục tiêu tổng quát đến năm 2020, phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, đảm bảo vững chắc chủ quyền quốc gia trên biển, đảo. Mục tiêu cụ thể, phấn đấu đến năm 2020, kinh tế biển và ven biển đóng góp khoảng 53-55% tổng GDP của cả nước. Theo đó, cùng với việc xây dựng một số thương cảng quốc tế tầm cỡ khu vực, hình thành một số tập đoàn kinh tế mạnh, sẽ xây dựng một số khu kinh tế mạnh ở ven biển, mở rộng hợp tác quốc tế trên lĩnh vực biển... Và nhóm cảng biển ở ĐBSCL thuộc nhóm số 6.

Theo nhận định của các nhà khoa học, ĐBSCL rất thuận lợi về giao thông thủy, hệ thống sông Mekong với nhiều cửa lớn thông ra biển, nhưng ĐBSCL đang trong tình trạng thừa cảng nhỏ, thiếu cảng nước sâu đáp ứng yêu cầu xuất khẩu hàng hóa với số lượng lớn. Do vậy, ĐBSCL đang cần cảng nước sâu để tiếp nhận tàu có tải trọng lớn vào cảng tiếp nhận hàng hóa xuất khẩu trực tiếp, giảm giá thành và nâng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường thế giới. Trong xu hướng phát triển, lượng hàng hóa của vùng ĐBSCL ngày một tăng, nhu cầu nhập khẩu hàng hóa phục vụ sản xuất nông nghiệp, công nghiệp cũng tăng tương ứng. Đặc biệt là nhu cầu nhập khẩu than cho các nhà máy nhiệt điện ở các tỉnh Nam sông Hậu và bán đảo Cà Mau trong thời gian tới.

Trong quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng 2030 xác định cảng chuyên dùng nhập khẩu than cho các nhà máy nhiệt điện gồm đầu mối tiếp chuyển ngoài khơi cho tàu 10.000- 200.000 DWT và bến tại nhà máy cho phương tiện nhỏ. Theo quy hoạch chi tiết của Bộ Giao thông Vận tải (Quyết định số 1746/QĐ-BGTVT) về nhóm cảng biển số 6 ở ĐBSCL, với mục tiêu đáp ứng yêu cầu hàng hóa thông qua cảng, đảm bảo thực hiện tốt vai trò động lực phát triển kinh tế- xã hội toàn vùng.

Đến năm 2015, lượng hàng hóa thông qua cảng đạt 56-70 triệu tấn/năm; đến 2020 từ 132- 152 triệu tấn/năm. Trong đó, xây dựng cảng Cần Thơ thành cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực, các cảng tổng hợp địa phương, các bến cảng chuyên dùng tại khu vực sông Tiền, sông Hậu, bán đảo Cà Mau ven biển Tây và đảo Phú Quốc là cảng vệ tinh. Nghiên cứu, triển khai phương án vận tải than nhập cho tàu trên 100.000 DWT phục vụ các trung tâm điện lực; phương án chuyển tải hàng hóa khác cho tàu biển lớn trên 100.000 DWT tại khu vực ngoài khơi sông Hậu. Duy trì luồng cho tàu biển vào sông Hậu, đây là nhánh sông chính nằm ở trung tâm ĐBSCL thuận lợi cho thông thương hàng hóa với Campuchia ra biển Đông từ cửa Định An. Tuy nhiên, hiện luồng cho tàu lớn vào sông Hậu đang là trở ngại lớn trong việc phát huy công năng của các bến cảng khu vực này.

Ông Lê Minh Kháng, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ, cho biết: “Luồng Định An được Cục Hàng hải tiến hành nạo vét nhiều năm qua để cho tàu lớn ra vào sông Hậu. Tuy nhiên, thời gian qua công tác nạo vét chưa đạt kết quả cao. Chỉ sau nạo vét vài tháng, luồng lại bồi lắng, cốt luồng cạn, tàu 10.000 DWT đầy tải không thể ra vào cảng trên sông Hậu. Chỉ năm 2011, nạo vét đạt cốt luồng -4m và đưa vào sử dụng từ tháng 8-2011 đến nay, theo kết quả đo đạc luồng chỉ bồi lắng khoảng 0.5m. Cốt luồng hiện tại đạt -3.5m, tàu 10.000DWT giảm tải có thể lợi dụng thủy triều ra vào sông Hậu (tàu có mớn nước 7-8m). Cục Hàng hải đang trình Bộ GTVT phương án nạo vét 2012, duy trì cốt luồng -4.1m”. Theo ông Kháng, luồng Định An là tuyến huyết mạch cho tàu biển vào các cảng trên sông Hậu, trong khi chờ kênh tắt Quan Chánh Bó hoàn thành thì phải duy trì luồng Định An.

Theo dự báo của Cục Hàng hải Việt Nam, lượng hàng thông qua cảng Cần Thơ giai đoạn 2015 đạt 8-11 triệu tấn/năm; 2020 từ 16-19 triệu tấn/năm; 2030 là 30- 38 triệu tấn/năm. Theo thống kê của Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ, năm 2011, lượng hàng hóa thông qua cảng trên sông Hậu đạt trên 3,42 triệu tấn, lượt tàu ra vào khoảng 1.116 lượt. Năm 2010 là 3,4 triệu tấn, lượt tàu biển ra vào các bến cảng khu vực Cần Thơ là 1.414 lượt. Từ tháng 2-2011, Thủ tướng Chính phủ đã ký quyết định cho phép tàu nước ngoài được phép quá cảnh ở các cảng sông Hậu sang nước bạn Campuchia: hàng hóa xuất nhập khẩu trực tiếp sẽ cạnh tranh về giá. Trước đó, chỉ cho phép tàu nước ngoài quá cảnh ở các cảng trên sông Tiền; đây

cũng là cơ hội để đầu tư hệ thống cảng một cách đồng bộ, thúc đẩy vận tải biển của vùng phát triển thời gian tới.