

NÂNG CAO HIỆU QUẢ VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA Ở ĐBSCL

Yêu cầu cấp thiết

Thứ năm, 24/07/2014

Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) phối hợp Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ vừa tổ chức Hội nghị “Nâng cao hiệu quả vận tải thủy nội địa và kết nối các phương thức vận tải khu vực ĐBSCL” tại TP Cần Thơ. Các đơn vị quản lý nhà nước, doanh nghiệp vận tải đã đưa ra nhiều giải pháp nhằm phát huy tiềm năng thế mạnh vận tải thủy nội địa (TND) vùng ĐBSCL, loại hình vận tải được xem là giải pháp tối ưu giảm chi phí vận chuyển so với các phương thức vận tải khác, tăng tính cạnh tranh hàng hóa, nhất là đối với hàng nông, thủy sản ĐBSCL...

Chưa được đầu tư, khai thác tương xứng

Từ năm 2010 đến nay, Trung ương đã đầu tư hoàn thành nhiều dự án giao thông quan trọng, phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội và đảm bảo an ninh - quốc phòng cho khu vực ĐBSCL. Trong đó, các dự án điển hình, như: cầu Cần Thơ, cầu Hàm Luông, dự án đường cao tốc Hồ Chí Minh - Trung Lương, mở rộng quốc lộ 1A (đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ), nâng cấp quốc lộ 91 đoạn qua địa phận tỉnh An Giang, đường Quản Lộ - Phụng Hiệp, đường Nam sông Hậu, nâng cấp các tuyến quốc lộ 50, 60, 53, 54, 57, 63; sân bay Cần Thơ, sân bay Phú Quốc... với tổng mức đầu tư khoảng 37.000 tỉ đồng.



Hiện nay, vận tải đường thủy có vai trò rất quan trọng trong vận chuyển lúa gạo và nhiều loại nông sản của vùng ĐBSCL.

Ảnh: VĂN CỘNG

Theo Vụ Kế hoạch Đầu tư (Bộ GTVT), đối với vùng ĐBSCL, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải của vùng ĐBSCL (tại Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10-2-2012); phê duyệt điều chỉnh phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng GTVT vùng ĐBSCL đến năm 2015, định hướng đến năm 2020 (tại Quyết định số 548/QĐ-TTg ngày 4-4-2013). Giai đoạn 2011-2015, tại vùng ĐBSCL có 53 dự án giao thông đang triển khai trong vùng với tổng mức đầu tư 103.311 tỉ đồng. Trong đó có 7 dự án sử dụng ngân sách nhà nước, 33 dự án sử dụng nguồn vốn trái phiếu chính phủ, 7 dự án sử dụng nguồn vốn

ODA, còn lại là các dự án xã hội hóa đầu tư theo hình thức BOT... Kế hoạch giai đoạn 2015-2020, ngoài việc tiếp tục kêu gọi, huy động nguồn vốn cho các công trình trọng điểm đường bộ, vùng ĐBSCL đẩy mạnh kêu gọi đầu tư các đường vận tải TND. Điển hình như,

kêu gọi và huy động nguồn vốn tiếp tục nạo vét các tuyến đường TND đảm bảo đưa vào cấp theo quy hoạch đối với các tuyến TP Hồ Chí Minh – Cà Mau (qua kênh Xà No), tuyến TP Hồ Chí Minh – Kiên Lương (qua kênh Đồng Tháp Mười, tuyến Mộc Hóa – Hà Tiên, tuyến Rạch Giá – Cà Mau (qua sông Ông Đốc), tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp. Ngoài ra, xây dựng các cảng Tân Châu, Bình Long, Tắc Cậu, Ông Đốc; nạo vét duy trì các tuyến TP Hồ Chí Minh – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò), tuyến Cửa Tiểu – Biên giới Campuchia, tuyến sông Hậu qua cửa Định An - Tân Châu (An Giang). Kinh phí đầu tư cho đường TND khoảng 6.500 tỉ đồng. Về hàng hải, nâng cấp cụm cảng Cái Cui thành cảng tổng hợp quốc gia, xây dựng cảng chuyên dùng nhập than cho nhà máy nhiệt điện khu vực phía Đông và phía Tây ĐBSCL, xây dựng cảng tiềm năng cho tàu biển lớn ngoài sông Hậu, xây dựng cảng khách cho tàu du lịch ở Phú Quốc... với kinh phí 15.000 tỉ đồng...

Nhiều ý kiến cho rằng, so với các loại hình vận tải khác, vận tải TND ở ĐBSCL chưa được quan tâm đầu tư khai thác đúng mức để tương xứng với tiềm năng lợi thế ở vùng sông nước Cửu Long. Chủ tịch Hội Vận tải TND Việt Nam- Phạm Minh Nghĩa cho rằng: Thời gian qua, các cấp, các ngành chưa quan tâm đến phát triển vận tải TND, đầu tư hạ tầng giao thông vận tải đường TND còn ít và dàn trải, chưa mang lại hiệu quả cao. Theo Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể, ở ĐBSCL, ngoại trừ tuyến đường sắt chưa có, 4 loại hình vận tải còn lại ĐBSCL là hàng không, đường bộ, đường biển và đường TND. Trong đó, đi ra thế giới và hàng hóa xuất nhập khẩu chỉ sử dụng 2 loại hình là hàng không và đường biển. Đường hàng không kết nối ĐBSCL với các địa phương một cách nhanh nhất nhưng chi phí dịch vụ hàng không tương đối cao. Hàng hóa chủ yếu là xuất qua đường biển, ở ĐBSCL có hệ thống cảng biển dọc theo sông Hậu, sông Tiền và giữa các cảng này kết nối với các cảng lớn ở TP Hồ Chí Minh và một số cảng ở các nước trong khu vực như Singapore, Philippines, Đài Loan... Vận tải đường bộ chi phí bao giờ cũng cao, đặc biệt là vận chuyển với khối lượng nhỏ; phương tiện đi lại qua các cầu đèo gặp rất nhiều khó khăn, mất an toàn giao thông đường bộ diễn ra nghiêm trọng. Trong khi, ngoài hệ thống sông Mekong có 9 cửa ra biển, ĐBSCL còn có một hệ thống kênh rạch hết sức chằng chịt và giao thông thủy đã phát triển hàng trăm năm nay. Vận tải TND có chi phí thấp nhất trong các loại hình vận tải phổ biến. Đây là vấn đề doanh nghiệp, các đơn vị trong và ngoài khu vực cần lưu ý.

Yêu cầu cấp thiết

Theo Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể, vấn đề chọn phương thức vận tải, kết hợp các phương thức vận tải để đảm bảo hiệu quả bằng cách giảm giá thành các mặt hàng xuất khẩu là hết sức quan trọng đối với khu vực ĐBSCL. ĐBSCL cần kết hợp giữa giao thông vận tải thủy với giao thông vận tải bộ để giảm giá thành, nâng cao sức cạnh tranh hàng hóa. Xác định được những khó khăn vướng mắc, đưa ra các giải pháp để phát huy vận tải TND ở ĐBSCL là nhiệm vụ hết sức quan trọng hiện nay... Chủ tịch Hội Vận tải TND Việt Nam- Phạm Minh Nghĩa đề xuất: Hướng tới cần xây dựng các cảng sông trong khu vực để làm đầu mối tập trung hàng hóa. Tăng vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông vận tải đường TND; trong đó, vốn nhà nước nên đầu tư tập trung cho các tuyến trục dọc, các tuyến ngang còn lại thực hiện xã hội hóa và tăng vốn nạo vét các tuyến TND. Đồng thời, xem xét cải tạo đội

tàu từ 500 tấn trở lên, hiện đang có gần 8.000 chiếc và phân nửa số này có thể nâng cấp lên để có thể chạy dọc ven biển vận chuyển hàng hóa thuận lợi hơn. Ngoài ra, cần có cơ chế chính sách khuyến khích phát triển vận tải thủy nội địa, đẩy mạnh tuyên truyền vai trò và hiệu quả của giao thông thủy...



Vận chuyển hàng hóa bằng đường TND chi phí luôn thấp hơn đường bộ.
Ảnh: ANH KHOA

Phó Trưởng ban Thường trực Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ Nguyễn Phong Quang nhấn mạnh: ĐBSCL thuộc vùng hạ lưu sông Mekong, với hệ thống sông, kênh rạch toàn vùng có chiều dài trên 28.550 km, trong đó có trên 13.000 km thuận lợi cho phát triển vận tải TND. Ngoài ra, vùng có trên 330 km đường biên giới với nước bạn Campuchia và đường bờ biển dài trên 700 km, đã hình thành các cửa khẩu quốc tế, quốc nội, tạo ra mối liên kết thuận lợi giữa vùng với các thị trường kinh tế quốc tế trong khu vực cả về đường bộ, đường không và đường thủy. Tuy nhiên, hệ thống giao thông vận tải, nhất là hệ thống cảng biển, vận

tải TND trong thời gian qua chưa phát triển tương xứng với tiềm năng và lợi thế của vùng. Các dự án nâng cấp và đầu tư mới hiện đang thực hiện dở dang và thiếu vốn đầu tư... Trong thời gian tới, để nâng cao hiệu quả vận tải TND và kết nối các phương thức vận tải khu vực ĐBSCL, Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ đề xuất Bộ GTVT rà soát và điều chỉnh lại các quy hoạch về vận tải TND của vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL phù hợp với mục tiêu và phát triển theo Quyết định 11 của Thủ tướng Chính phủ, ưu tiên các nguồn vốn để thực hiện các dự án vận tải TND quan trọng đã được triển khai thời gian qua nhằm sớm đưa vào khai thác có hiệu quả nhất, trong quy hoạch cần gắn vấn đề liên kết các địa phương trong vùng nhằm phát huy cao nhất tiềm năng, lợi thế của vùng...

Các doanh nghiệp vận tải cũng đề xuất Bộ GTVT sớm hoàn thành dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu (kênh Quan Chánh Bó), góp phần cho hàng hóa vùng ĐBSCL lưu thông thuận lợi trong thời gian tới. Đồng thời, về lâu dài cần quan tâm nghiên cứu mở luồng cho tàu biển lớn trọng tải đến 8.000 tấn vào sông Tiền qua cửa Tiểu để thúc đẩy phát triển các tỉnh Bến Tre, Tiền Giang, Đồng Tháp, Vĩnh Long... Nâng cấp kênh Chợ Gạo, mở thêm luồng cho sà lan lớn, sà lan container trọng tải trên 2.000 tấn chạy xuyên Đồng Tháp Mười, nối vùng Tứ giác Long Xuyên...

Tại Hội nghị “Nâng cao hiệu quả vận tải TND và kết nối các phương thức vận tải khu vực ĐBSCL”, Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng cho rằng: Để khắc phục những tồn tại, phát huy tiềm năng lợi thế đường TND, hướng tới cần phải thay đổi tư duy, nâng cao nhận thức của các ngành, các địa phương và các doanh nghiệp về đường TND. Đồng thời, phải hoàn

thiện chiến lược, kế hoạch, thể chế chính sách để thúc đẩy phát triển đường TNĐ theo hướng tạo thuận lợi nhất cho người dân và doanh nghiệp, tăng năng suất vận tải, giảm phí vận tải, thúc đẩy thị trường vận tải đường TNĐ phát triển. Tập trung đẩy mạnh tiến độ và chất lượng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường TNĐ, đường biển; nhất là các dự án trọng điểm như kênh Chợ Gạo, kênh Quan Chánh Bô và các dự án khác. Các địa phương cũng cần đẩy mạnh thực hiện xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường TNĐ...

ANH KHOA