

Kênh Quan Chánh Bó CÒN NHIỀU VIỆC PHẢI LÀM

Thứ sáu, 29/01/2016 10 giờ 52 GMT+0

Mới đây, tại thị xã Duyên Hải - tỉnh Trà Vinh, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) đã thông luồng kỹ thuật kênh Quan Chánh Bó, cho phép tàu biển 10.000 tấn đầy tải và 20.000 tấn giảm tải ra vào các cảng trên sông Hậu. Sau sự kiện này, theo nhiều chuyên gia, vẫn còn nhiều việc phải làm từ dự án kênh Quan Chánh Bó.

"Thông luồng kỹ thuật"

Đây là dự án "Luồng cho tàu biển tải trọng lớn vào sông Hậu", đi qua 5 xã thuộc huyện Duyên Hải và 3 xã thuộc huyện Trà Cú, tỉnh Trà Vinh. Theo Bộ GTVT, dự án gồm nhiều hạng mục khác nhau. Riêng tuyến luồng tàu dài 46,5km, gồm 4 đoạn: đoạn sông Hậu dài 12,1km (tính từ kênh Quan Chánh Bó về phía thượng lưu sông Hậu), đoạn kênh Quan Chánh Bó hiện hữu dài 19,2km, đoạn kênh Tắt dài 8,2km đào mới hoàn toàn để thông ra biển, và đoạn kênh biển dài 7km. Tuyến luồng này được thiết kế cho tàu 10.000 tấn đầy tải và tàu 20.000 tấn giảm tải ra vào các cảng trên sông Hậu.



Khảo sát luồng Định An. Ảnh: Hữu Hiệp

Cùng với việc đào và nạo vét luồng tàu, một đê chắn sóng phía Nam dài 2,4km cũng được xây dựng để bảo vệ luồng tàu kết hợp bảo vệ khu nước bên cảng của Trung tâm Điện lực Duyên Hải.

Ngoài ra, các nhà thầu phải xây dựng kè bảo vệ bờ dọc hai bên kênh Tắt, kênh Quan Chánh Bó và tại ngã ba kênh Quan Chánh Bó và sông Hậu với tổng chiều dài 35,9 km. Đồng thời, xây dựng thêm các hạng mục khác như khu tránh tàu, bến phà, bến sà lan 500 tấn, trạm quản lý đảm bảo an toàn hàng hải, hệ thống phao tiêu báo hiệu luồng và hệ thống thông tin liên lạc hàng hải...

Đến nay, dự án có tổng mức đầu tư 9.781 tỉ đồng từ nguồn vốn trái phiếu Chính phủ và các nguồn vốn khác, chia làm hai giai đoạn. Giai đoạn 1 (2013-2015) là giai đoạn thông luồng kỹ thuật với kinh phí 7.555 tỉ đồng; giai đoạn 2 (2015-2017) hoàn thành các hạng mục còn lại với kinh phí 2.225 tỉ đồng.

Công trình này được thi công từ năm 2009 với vốn đầu tư ban đầu khoảng 3.200 tỉ đồng. Nhưng do cắt giảm đầu tư công, dự án đã phải đình hoãn từ tháng 1-2013. Đến đầu năm 2014, qua 9 lần rà soát, dự án mới được khởi động lại các gói thầu thành phần và tổng vốn đã đội lên 9.781 tỉ đồng.

Theo tính toán của Bộ GTVT, sau khi có luồng cho tàu lớn vào sông Hậu, đến năm 2020, lượng hàng hóa tổng hợp thông qua các cảng trên sông Hậu đạt từ 21 - 22 triệu tấn/năm và hàng container 450.000 - 500.000 TEU/năm.

Bàn về dự án này, GS.TS Võ Tòng Xuân, Hiệu trưởng trường Đại học Nam Cần Thơ, cho biết: "Chúng ta không thể dùng cửa biển Trần Đề hoặc Định An để tàu lớn ra vào sông Hậu do vấn đề bồi lắng phù sa từ trên nguồn sông Mê Kông đưa ra biển. Vì vậy mới có dự án đào kênh Quan Chánh Bó. Dự án nhằm giúp cho tàu trên 10.000 tấn ra vào sông Hậu đến các giang cảng ở Châu Phú (An Giang) và Bình Thủy, Trà Nóc (Cần Thơ) để ĐBSCL có năng lực xuất khẩu hàng hóa trực tiếp chứ không lệ thuộc cảng của TP.HCM".

Theo ông Trần Hữu Hiệp, Ủy viên chuyên trách - Ban Chỉ đạo Tây Nam bộ, hơn 30 năm qua, luồng Định An vào sông Hậu luôn bị "mắc cạn" do thường xuyên bị bồi lắng nên đến nay, khoảng 80% hàng hóa xuất nhập ở ĐBSCL vẫn phải trung chuyển qua các cảng khu vực TP.HCM và Đông Nam bộ. "Việc giải quyết luồng cho tàu biển lớn 20.000 tấn giảm tải và 10.000 tấn đầy tải vào cụm cảng ĐBSCL luôn là nỗi xôn xang của chính quyền các tỉnh trong vùng; nhất là các doanh nghiệp phải "gồng mình" chịu đựng áp lực tăng chi phí giá thành và năng lực cạnh tranh hàng hóa", ông Hiệp cho biết.

Còn nhiều việc phải làm

Theo Báo Tuổi Trẻ, tại buổi làm việc hôm 28-12-2015 của Ủy ban Kinh tế Quốc hội với đại diện UBND tỉnh Trà Vinh và Bộ GTVT, các chuyên gia đã đặt ra nhiều nỗi lo xung quanh dự án kênh Quan Chánh Bó như kinh phí duy tu lớn, sạt lở luồng và hàng nghìn người dân bị ảnh hưởng do tắt đường.



Sơ đồ dự án kênh Quan Chánh Bó.

Ông Nguyễn Văn Giàu, Chủ nhiệm Ủy ban Kinh tế Quốc hội, cho biết sau buổi giám sát đó, ủy ban sẽ hoàn chỉnh báo cáo, tập hợp đầy đủ ý kiến các bên để trình Chủ tịch Quốc hội và đưa ra hướng giải quyết hợp lý cho mọi vấn đề từ dự án.

Riêng vấn đề dân sinh, ông Nguyễn Nhật, Thứ trưởng Bộ GTVT, cho biết sau khi cắt quốc lộ 53 và đê Hải Thanh Hòa để thông luồng, "có khoảng 8.000 hộ dân ở huyện Duyên Hải trở thành cư dân sống trên ốc đảo" (xem sơ đồ kèm). Còn theo ông Trần Anh, Tổng giám đốc Ban quản lý Dự án Hàng hải (đơn vị quản lý dự án này), trong năm đầu tiên thông luồng, Bộ GTVT miễn phí qua phà cho người dân bị chia cắt bởi dự án; sau đó, Bộ sẽ làm việc với Bộ Tài chính để tiếp tục tìm hướng hỗ trợ cho người dân đi lại.

Trao đổi với chúng tôi, ông Trần Hữu Hiệp ở Ban Chỉ đạo Tây Nam bộ, cho rằng chăm lo cho người dân vùng dự án cần được xem là ưu tiên hàng đầu. Ông Hiệp đề nghị: "Phát triển dân sinh tại các "cù lao mới" này do công trình chia cắt, không chỉ là trách nhiệm của chính quyền địa phương các xã, mà rất cần được các cơ quan cấp tỉnh, Trung ương chung lo".

Ông Hiệp cũng cho biết mặc dù dự án đã được nghiên cứu đánh giá tác động môi trường, nhưng do thời gian thực hiện kéo dài, có nhiều thay đổi, nhất là tổng vốn

đầu tư đã tăng khoảng ba lần, lại được lồng ghép với dự án đê chắn sóng phía Nam (gói thầu 10A) phục vụ Trung tâm Điện lực Duyên Hải, nên cần được lồng ghép đánh giá cả tác động môi trường và xã hội.

Mặt khác, theo ông Trần Hữu Hiệp, "khi luồng tàu biển được hoàn thành, thì cửa Định An vẫn cần được chỉnh trị căn cơ để đáp ứng cho tàu dưới một vạn tấn, giúp giảm mật độ tàu trên luồng kênh mới Quan Chánh Bố". Ngoài ra, cần cập nhật kết quả nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến để đề xuất cụ thể phương án nạo vét bằng phương tiện thi công công suất lớn mới đáp ứng được yêu cầu.

"Luồng tàu biển lớn sẽ có, nhưng quan trọng hơn là khai thác giá trị kinh tế từ nó. Luồng chỉ là đường đi. Cần hơn là tàu và cảng phải hoạt động tốt, để giúp hàng hóa và doanh nghiệp ĐBSCL phát triển", ông Trần Hữu Hiệp nhấn mạnh.

Còn GS.TS Võ Tòng Xuân thì cho rằng: "Phải chờ vận hành kênh rồi mới khẳng định tác động của kênh. Cũng như trước kia, sau ngày giải phóng, Bộ Thủy lợi lúc bấy giờ cho đào kênh Trung Ương (Hồng Ngự - Vĩnh Hưng). Các chuyên gia đất phèn, nhất là các chuyên gia Hà Lan, đều ngăn cản vì nó sẽ khơi ổ phèn làm cho các vùng khác bị nhiễm phèn. Nhưng khi khai thông kênh này, rất may là luồng nước ngọt của sông Tiền đổ vào kênh trùng với thời gian sông Vàm Cỏ Tây rút nước phèn ra biển, hiệu quả rất tốt".

HUỲNH KIM