

CẢI THIỆN HẠ TẦNG GIAO THÔNG THỦY NỘI ĐỊA CHO VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Thứ ba, 16/08/2016 21 giờ 26 GMT+0

Hệ thống hạ tầng giao thông vận tải có vai trò quan trọng trong việc tăng cường và phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Đặc biệt, ở ĐBSCL, đường thủy là phương thức vận tải chủ yếu, đáp ứng vận chuyển khoảng 70-80% khối lượng hàng hóa trong vùng. Do đó, đầu tư xây dựng, cải tạo hệ thống giao thông đường thủy được xem là cơ sở quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội cho vùng ĐBSCL.

Năm 2007, Ban Quản lý các Dự án đường thủy, Bộ Giao thông Vận tải triển khai Dự án Phát triển cơ sở Hạ tầng giao thông ĐBSCL (Dự án WB5) trên địa bàn TP Hồ Chí Minh và 13 tỉnh, thành ĐBSCL. Dự án có tổng mức đầu tư 554,397 triệu USD, gồm: vốn vay ưu đãi của IDA (Vốn từ Hiệp hội Phát triển quốc tế thuộc nhóm Ngân hàng Thế giới) 359,57 triệu USD; vốn viện trợ không hoàn lại của GOA (Chính phủ Úc) 45 triệu USD và vốn đối ứng từ ngân sách Nhà nước 149,827 triệu USD. Cơ cấu Dự án gồm 4 hợp phần chính. Hợp phần A thực hiện nâng cấp 13,52km quốc lộ 53 và 40,85 km quốc lộ 54 đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, xây dựng 4 cầu trên quốc lộ 54; nâng cấp 7km quốc lộ 91 đạt tiêu chuẩn đường cấp II đồng bằng tại TP Cần Thơ và xây dựng 3 cầu (Cầu Trà Nóc, Sang Trắng 1 và 2), tổng mức đầu tư là 122,897 triệu USD. Hợp phần B cải tạo nâng cấp 253km hành lang đường thủy số 2 xuyên Đồng Tháp Mười – Tứ giác Long Xuyên đạt tiêu chuẩn đường cấp III đường thủy nội địa với tổng khối lượng nạo vét 10,3 triệu m³, xây dựng 20 cầu, xây dựng âu thuyền Rạch Chanh và lắp đặt hoàn chỉnh hệ thống phao tiêu báo hiệu đường thủy nội địa trên hành lang đường thủy số 2 và 3 với tổng mức đầu tư 271,28 triệu USD. Hợp phần C thực hiện đầu tư nâng cấp các tuyến tỉnh lộ, nâng cấp các cầu trên địa bàn 13 tỉnh ĐBSCL với tổng mức đầu tư 153,22 triệu USD. Hợp phần D bao gồm các dịch vụ tư vấn và hỗ trợ kỹ thuật cho Bộ Giao thông Vận tải với mức đầu tư 7 triệu USD. Dự án WB5 hoàn thành năm 2016.



Cầu Trà Nóc trên địa bàn TP Cần Thơ nằm trong hợp phần A của Dự án WB5.

Theo Ban Quản lý Dự án WB5, trong quá trình triển khai dự án đã gặp nhiều khó khăn, vướng mắc. Diễn hình, tiến độ giải phóng mặt bằng (GPMB), không đáp ứng theo tiến độ dự án; đặc biệt là tiến độ hợp phần B chịu ảnh hưởng rất lớn do vốn đối ứng từ ngân sách Nhà nước không đảm bảo theo yêu cầu. Chế độ chính sách GPMB thay đổi, đơn giá bồi thường trên địa bàn các địa phương dự án đi qua điều chỉnh hằng năm, các địa phương phải phê duyệt điều chỉnh phương án. Một số hạng mục công trình không hoàn thành theo mục tiêu ban đầu của dự án do thiếu quyết liệt trong công tác GPMB... Trong công tác đấu thầu, do không thống nhất giữa quy định của nhà tài trợ và quy định trong nước dẫn đến việc đánh giá điều kiện hợp lệ ban đầu của hồ sơ dự thầu, bảo lãnh dự thầu... gặp nhiều khó khăn; nhiều nhà thầu tham gia dự thầu chưa có kinh nghiệm dẫn đến hồ sơ dự thầu kéo dài. Nhiều chủ đầu tư tại các tỉnh, thành tham gia dự án chưa có kinh nghiệm tiếp nhận vốn vay Ngân hàng Thế giới, công tác lập nghiên cứu chưa sát với thực tế. Chẳng hạn ở hợp phần A, tuyến quốc lộ 91 đoạn qua TP Cần Thơ phải điều chỉnh để phù hợp với quy hoạch nên chỉ thực hiện đoạn từ Km 7+000 – Km14+000, riêng đoạn từ Km 14+000 – Km 50 +889 phải thực hiện tách thành tiểu dự án độc lập sử dụng vốn trong nước để thực hiện. Hợp B thiết kế cơ sở các cầu trên hành lang đường thủy số 2 thiếu các thông tin quan trọng về quy hoạch của địa phương, tình hình dân cư và điều kiện tự nhiên tại khu vực công trình, dẫn đến phải thay đổi vị trí, quy mô.... Tại hợp phần C, ngoài việc biến động giá vật tư, một số địa phương phải thực hiện bổ sung hạng mục để đảm bảo đầu tư đồng bộ và phát huy hiệu quả của dự án... Việc giao kế hoạch vốn trong năm 2015-2016 không đảm bảo theo tiến độ thực hiện dự án nên công tác giải ngân gặp nhiều khó khăn. Tình trạng tái lấn chiếm hành lang an toàn đặc biệt là hành lang an toàn đường thủy vẫn đang diễn ra, gây ảnh hưởng đến mục tiêu của dự án...

Dự án WB5 đã hoàn thành một khối lượng công việc rất lớn và đáp ứng cơ bản mục tiêu của dự án: cải thiện đáng kể điều kiện giao thông thủy bộ kết nối vùng nghèo, vùng dân tộc thiểu số đến khu vực trung tâm, đồng thời khai thông tuyến thủy huyết mạch từ TP Hồ Chí Minh đến các tỉnh, thành ĐBSCL. Nguồn vốn tài trợ của Ngân hàng Thế giới và Chính phủ Úc được sử dụng đã góp phần phát triển kinh tế, cải thiện đời sống người dân khu vực triển khai dự án.

Vận tải đường thủy nội địa cả vùng ĐBSCL chiếm 70% cả nước. Sau 9 năm thực hiện dự án, Dự án WB5 đã góp phần cho vận tải hàng hóa đường thủy của các địa phương phát triển. Sự kết nối này giảm tải áp lực vận tải đường bộ, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa đường thủy từ TP Hồ Chí Minh với khu vực ĐBSCL. Đây là tiền đề để nghiên cứu vận tải đa phương thức (Logistics), góp phần giảm giá vận tải đường thủy cho các doanh nghiệp vùng ĐBSCL.

Ông Lê Huy Thăng, Tổng Giám đốc Ban Quản lý các dự án đường thủy (thuộc Bộ Giao thông Vận tải), cho rằng: Việc sớm hoàn thành Dự án WB5 đưa vào khai thác là yếu tố then chốt trong đảm bảo mục tiêu đề ra của dự án. Thời gian tới, dự án đường thủy đầu tư qua nhiều địa bàn tỉnh, thành phố cần thiết phải có cơ chế riêng trong công tác thực hiện, giám sát GPMB để đảm bảo tiến độ. Đồng thời, sau khi hoàn thành và đưa vào khai thác sử dụng các hạng mục công trình đã được đầu tư trong dự án, việc duy tu bảo trì công trình phải thực hiện thường xuyên để phát huy hiệu quả dự án. Ông Vũ Đức Công, đại diện phát triển hạ tầng, Đại sứ quán Úc cho biết: "Chính phủ Úc cam kết sẽ tiếp tục đồng hành cùng Việt Nam trong phát triển hệ thống giao thông thủy nội địa. Qua đó, hy vọng các địa phương khai thác tối đa giá trị các dự án đã được đầu tư. Chính phủ Úc sẵn sàng xem xét, có những gói hỗ trợ không hoàn lại để Việt Nam phát triển toàn diện hạ tầng giao thông".

Theo ông Nguyễn Nhật, Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải, ĐBSCL còn khó khăn về cơ sở hạ tầng giao thông, do đó Chính phủ luôn quan tâm đến đầu tư, xây dựng, cải tạo hệ thống giao thông thủy cho vùng. Ngoài Dự án WB5, vùng còn có các dự án như Nâng cấp hai tuyến đường thủy phía Nam và cảng Cần Thơ (sử dụng vốn vay Ngân hàng Thế giới). Quy hoạch cho vùng ĐBSCL về thể mạnh phát triển nông nghiệp và thủy sản, việc thực hiện tốt hạ tầng giao thông, đặc biệt giao thông thủy nội địa sẽ giảm được chi phí lớn trong chuyên chở hàng hóa, tăng khả năng cạnh tranh sản phẩm trên thị trường. Việc đầu tư Dự án WB5 có ý nghĩa to lớn, góp phần cải thiện kết cấu hạ tầng giao thông thủy nội địa và đường bộ góp phần giảm chi phí vận tải tại khu vực, tăng cường năng lực lưu thông, vận tải hàng hóa và tạo thuận lợi cho việc đi lại của nhân dân trong vùng thông qua các tuyến đường thủy nội địa và vận tải đa phương thức.

Bài, ảnh: Khánh Nam