

Tàu biển lớn sắp thành thang vào sông Hậu



Cục trưởng Cục Hàng hải VN Nguyễn Nhật (người ngoài cùng bên phải) chỉ đạo tại hiện trường

Cục trưởng Cục Hàng hải VN Nguyễn Nhật đã khẳng định như vậy khi trao đổi với PV Báo Giao thông xung quanh việc triển khai dự án xây dựng luồng hàng hải quy mô lớn nhất từng được triển khai tại Việt Nam: Dự án luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu.

Quyết số 11. Vậy tại sao lại tái khởi động dự án thưa ông?

Nhận thấy tầm quan trọng của công trình, Quốc hội đã tái cấp vốn Trái phiếu Chính phủ và cho phép tái khởi động dự án. Trên thực tế, dự án có vai trò là tuyến giao thông thủy huyết mạch phục vụ ổn định và phát triển kinh tế toàn khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

Đây cũng là dự án trọng điểm cần tiếp tục triển khai theo kết luận của Bộ Chính trị số 17-KL/TW về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết số 45-NQ/TW của Bộ Chính trị (khóa IX) về xây dựng và phát triển TP Cần Thơ trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

Ngay sau khi được Quốc hội phân bổ nguồn vốn Trái phiếu Chính phủ giai đoạn 2014 - 2016, Cục Hàng hải VN đã khẩn trương chỉ đạo đơn vị tư vấn phối hợp với các nhà khoa học đầu ngành rà soát lại dự án nhằm đảm bảo sự phù hợp về kinh tế - kỹ thuật và yêu cầu phát triển bền vững.

Mặt khác để tiết kiệm chi phí đầu tư, Bộ GTVT đã thống nhất với EVN phối kết hợp dự án này với dự án Trung tâm điện lực duyên hải. EVN thực hiện đề phía Bắc, Bộ GTVT thực hiện đề phía Nam.

HẠN CHẾ ẢNH HƯỞNG TỪ BIẾN, ĐẢM BẢO ỔN ĐỊNH LUỒNG

Dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu có đảm bảo được tính ổn định cho

luồng tàu theo thiết kế không?

Quá trình lập dự án, Bộ GTVT đã chỉ đạo tư vấn trong và ngoài nước đánh giá, phân tích các khía cạnh kỹ thuật công trình, đánh giá tác động môi trường, hiệu quả kinh tế, tài chính... Kết quả nghiên cứu cho thấy, dự án có tính khả thi cao, đáp ứng được các yêu cầu về môi trường sinh thái, biến đổi khí hậu và xâm nhập mặn...

Liên danh Tư vấn SNC Lavalin (Canada) - Royal Haskoning (Hà Lan) - Portcoast (Việt Nam) đã khẳng định vị trí cửa ra kênh Tắt là nơi có tính ổn định đường bờ cao nhất. Luồng đi qua kênh Tắt và kênh Quan Chánh Bó có chiều rộng chỉ 220 - 250m, chỉ là nhánh rất nhỏ của sông Hậu, tiếp thu rất ít lưu lượng dòng chảy từ sông Hậu, hạn chế ảnh hưởng yếu tố sóng, cửa kênh nhỏ, được đề chắn sóng bảo vệ, mở ra tại khu vực đường bờ ổn định nhất, hạn chế được các yếu tố ảnh hưởng từ biển, đảm bảo được sự ổn định của luồng với khối lượng sa bồi trên luồng khoảng 1,1 triệu m³/năm.

PHÁT HUY TỐI ĐA HIỆU QUẢ CÁC CẢNG TRÊN SÔNG HẬU

Sau khi hoàn thành, dự án có ý nghĩa như thế nào với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, thưa ông?

Thống kê cho thấy, sản lượng hàng hóa thông qua cảng khu vực Đồng bằng sông Cửu Long năm 2012 là 6,67 triệu tấn/

● Giai đoạn thông luồng kỹ thuật của dự án dự kiến thực hiện đến năm 2015 có giá trị 6.626,4 tỷ đồng với các hạng mục chính như: Xây dựng đê chắn sóng phía Nam dài 2.400m; nạo vét luồng cho tàu 10.000 DWT đẩy tải, tàu 20.000 DWT giảm tải với chiều dài 46,5km; trong đó đoạn sông Hậu dài 12,1km, đoạn kênh Quan Chánh Bó hiện hữu dài 19,2km, đoạn kênh Tắt dài 8,2km (đào mới thông ra biển) và đoạn kênh biển dài 7km; kè bờ hai bên đoạn kênh Tắt và đoạn luồng biển dài 17km; xây bến phà và đường dẫn xuống phà tại hai bờ Trà Cú và Duyên Hải; trang bị 2 phà trọng tải 60 tấn và các công trình phụ; xây dựng nhà đảm bảo ATHH, trang bị hệ thống phao tiêu báo hiệu luồng...

Giai đoạn sau 2015 (từ 2016 - 2017), hoàn thành các hạng mục còn lại đảm bảo tính ổn định, đồng bộ, đảm bảo dân sinh như: Kè bảo vệ bờ đoạn sông Hậu và đoạn kênh Quan Chánh Bó; bến sà lan 500 tấn; đường ven kênh Tắt; các tuyến đường kết nối đi qua địa bàn năm xã Long Toàn, Long Khánh, Dân Thành, Long Vĩnh, Ngũ Lạc, trạm quản lý luồng; hệ thống báo hiệu hàng hải điện tử AIS.

● Ngày 15/3, tại Trà Vinh, Cục Hàng hải VN đã tổ chức khởi công Gói thầu 10A - xây dựng 2,4 km đê chắn sóng phía Nam, chính thức khởi động lại Dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu sau một thời gian dài đình hoãn do thiếu vốn. Gói thầu có giá trị khoảng 1.000 tỷ đồng do Liên danh Tổng công ty Xây dựng Lũng Lô - Tổng công ty 319 - Tổng công ty Xây dựng Đường thủy - Tổng công ty Xây dựng Thăng Long trúng thầu.

tổng số 30 triệu tấn cần vận chuyển. Theo quy hoạch, đến năm 2015 có khoảng 16 bến cảng tổng hợp và chuyên dùng với lượng hàng thông qua là 16,5 triệu tấn và đến 2020 có khoảng 18 bến tổng hợp và chuyên dùng với lượng hàng thông qua khoảng 44 triệu tấn, tương đương 20% tổng số lượng hàng hóa cần vận chuyển của khu vực này.

Trong khi đó, khoảng 80% lượng hàng xuất, nhập khẩu phải chuyển qua các cảng khu vực TP HCM do hiện các luồng tàu trên sông Hậu chỉ đáp ứng cho tàu 5.000 DWT. Tổng chi phí phát sinh hàng năm lên tới hàng trăm triệu USD.

Nếu luồng tàu qua Quan Chánh Bó sớm đưa vào khai thác, sẽ giúp hàng hóa xuất nhập khẩu của ĐBSCL được vận chuyển thẳng bằng tàu lớn từ sông Hậu đi các nơi. Không phải tiếp chuyển lên các cảng khu vực TP. HCM. Điều này giúp nâng cao thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp, khu kinh tế của ĐBSCL, giảm chi phí vận chuyển, tăng sức cạnh tranh hàng hóa của khu vực, giảm áp lực, chi phí vận tải đường bộ từ

ĐBSCL lên TP HCM, giảm tai nạn, ùn tắc, nâng cao ATGT đường bộ, nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển, giao thông khu vực ĐBSCL...

Dự án sau khi đưa vào khai thác sẽ phát huy tối đa hiệu quả các cảng trên sông Hậu, bao gồm các cảng khu vực Cần Thơ, Hậu Giang, Vĩnh Long, các trung tâm nhiệt điện Hậu Giang, An Giang, Long Phú... Với năng lực thông quan luồng tàu 22 triệu tấn/năm, luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu sẽ đóng vai trò là lối ra, huyết mạch ổn định lâu dài, nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển KT - XH bức thiết của khu vực.

Với tư cách là Giám đốc Ban quản lý dự án, xin ông cho biết yêu cầu số 1 của dự án là gì?

Tôi có thể nói luôn, yêu cầu số 1 đối với dự án là phải đảm bảo chất lượng, tránh thất thoát lãng phí, đảm bảo tiến độ, phối hợp tốt với dự án Trung tâm điện lực duyên hải của EVN.

Cảm ơn ông!

THANH BÌNH (Thực hiện)

Thi công Dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu



6.100 TỶ ĐỒNG THÔNG LUỒNG KỸ THUẬT GIAI ĐOẠN 2013 - 2015

Sau một thời gian dài đình hoãn do thiếu vốn, Dự án luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu có tổng mức đầu tư lên tới 9.781 tỷ đồng vừa chính thức được khởi động lại. Ông có thể cho biết cụ thể về dự án này?

Dự án luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu sẽ cải tạo, nạo vét 46,5 km luồng, bao gồm đoạn sông Hậu dài 12,1km, đoạn kênh Quan Chánh Bó hiện hữu dài 19,2km, đoạn kênh Tắt dài 8,2km đào mới thông ra biển và đoạn kênh biển dài 7km. Để đảm bảo tính bền vững cho công trình, dự án sẽ xây dựng 1 đê chắn sóng phía Nam dài 2,4km; kè bảo vệ bờ; đường dân sinh; khu nước tránh tàu và hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải...

Dự án có tổng mức đầu tư 9.781 tỷ đồng, trong đó giai đoạn thông luồng kỹ thuật trị giá 6.100 tỷ đồng sử dụng nguồn vốn Trái phiếu Chính phủ sẽ giúp các tàu biển trọng tải 10.000 DWT đẩy tải và 20.000 DWT giảm tải vào các cảng sông Hậu.

TUYẾN GIAO THÔNG THỦY HUYẾT MẠCH PHỤC VỤ ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Được biết, dự án từng được khởi công vào tháng 12/2009 và đã thi công một số hạng mục, sau đó bị đình hoãn do thiếu vốn theo tinh thần Nghị