

Kinhtebien online : Hội nghị ngày 24/11/2008 tại nhà khách của Bộ GTVT - phố Hàn Thuyên , Tp Hồ Chí Minh do sự điểu hành của Cục trưởng Cục hàng hải và Vượt ng Đình Lam điểu ra quyết định nh cuộc cùng trình Chính phủ duyệt ngân sách cho dự án Kênh Quan Chánh Bè. Tác giả nghiên cứu về luồn ng Trườn Đổ - KS Doãn Mạnh Dũng điểu c mội điểu nh ng không điểu c phát tài liệu của tác giả và không điểu c phát biếu dù đã đăng ký trườn c với Ban tổ chức.

Kinhtebien online xin giới thiệu các quan điểu m cội bển của các nhà trí thóc lển và các quan chức về luồn ng tàu biển vào ĐBSCL trên nhiếu tờ báo lển .

Theo SGGP, 15/9/2008- Luồn ng tàu biển nào cho ĐBSCL ?

Giần nh có điểu khoồn ng 80% lển ng hàng hóa xuốt khốn của miền châu thổ sông Cửu Long phải xuốt qua hệ thống công biển ở TPHCM. Điểu này không nh ng làm cho giá thành sản phẩm tăng lên, giảm sức cạnh tranh của hàng hóa của miền Tây Nam bển mà còn tạo mội áp lực giao thông rớt lển cho TPHCM. Chính vì vậy, trong quy hoạch hệ thống công biển Việt Nam đang điểu c làm mội, yêu cầu phải có mội luồn ng tàu biển cho điểu bển sông Cửu Long (ĐBSCL) là mội trọng nhiếu mội quan trườn.

Của Đồn An, Trườn Đổ hay kênh Quan Chánh Bè ?

Cho điểu thội điểu m hiển nay, theo thống kê có điểu 4 quan điểu m rớt khác nhau về vịc mội luồn ng tàu biển cho ĐBSCL. Quan điểu m thội nhột điểu vào mội nghiên cứu trườn c đây của Mội, đó là xây điểu mội cội ng “cội ng” nóm ở vùng biển của sông Mội Thanh của tỉnh Sóc Trăng, cách điểu lển khoồn ng 10km. Tội cội ng này, hàng hóa sẽ điểu c vển chuyển vào điểu lển và ngồn c lển.

Đội kiển kinh phí điểu xây cội ng lên điểu hển nóm a tội USD, đó là chội a kội điểu chi phí điểu tội mội điểu thay thội toàn bội phồn ng tiển điểu ng sông điểu vển chuyển hàng hóa tội biển vào điểu lển (và ngồn c lển). Ở điểu mội cội phồn ng án này là tránh điểu c nh ng bãi sa bển (vì chúng nóm giúa biển), nh ng nhồn c điểu mội là kinh phí điểu tội, bội o điểu ng cao (xây cội ng ở giúa biển và điểu tội phồn ng tiển trung chuyển).

Quan điểu m thội 2 là sự điểu ng lển luồn ng Đồn An hiển vển là luồn ng tàu biển chính cho tàu ra, vào hệ thống công Cội Thội. Luồn ng Đồn An sẽ điểu c nóm o vét liên tội c và cát tội công tác nóm o vét sẽ điểu c bán và bội sung kinh phí cho vịc nóm o vét. Quan điểu m thội 3 là sự điểu ng luồn ng Trườn Đổ, nóm gển nh song song vển cội của Đồn An. Theo Bộ Giao thông Vển tội (GTVT), nh ng ngồn cội điểu xuốt ra phồn ng án này lý giúi quan điểu m của mình nh sau: nguён bển lển luồn ng Trườn Đổ không phải tội ngay của biển nh luồn ng Đồn An mà tội dòng nóm c chỷ theo hển ng Bội, Nam điểu a xuốn ng. Dòng nóm c này đang yển và nóm có thêm mội con đê ngăn phù sa thì có thội sẽ điểu c luồn ng Trườn Đổ. Quan điểu m thội 4, vển sự điểu ng luồn ng Đồn An vển điểu n phía trong điểu vào kênh Quan Chánh Bè. Đồn này khá sâu và lển điểu nh.

Tội kênh Quan Chánh Bè sẽ đào mội con kênh tội m gúi là kênh Tội t mội ra biển. Hiển nay kênh Quan Chánh Bè dài 19km khá sâu 8m-12m, chội có phồn nóm vển sông Húi là hội nông, khoồn ng

Giới thiệu về công tác và quan chức bàn về luồng tàu biển vào ĐBSCL

Viết bởi Công tác viên

Chức nhật, 29 Tháng 1 2012 05:37 -

3m-4m. Độ sâu ra biển, kênh Tắt chổ cũn đào khoãng 9km là đủ. Vùng biển nơi kênh Tắt đổ kiể n đủ ra là mọt thố m biể n ngồ n tồ ng đầ i sầ u, đầ n giáp bầ sầ u khoãng -4m, nhồ ng tầ n ra thề m vài kilômét là đầ sầ u đầ n -9m, thố m chí -12m. Theo Bầ GTVT, nầ u đào kênh Tắt và tầ n hành nầ o vét 3km đầ n cầ n tồ Đầ nh An vào kênh Quan Chánh Bầ thì miể n Tây Nam bầ sầ có mọt tuyể n luồ ng tàu biể n có thồ đón tàu 10 vầ n tầ n đầ y tầ i và 20 vầ n tầ n giể m tầ i ra vào.

Vầ i cầ tàu này, phầ n lầ n hàng hóa cầ a khu vầ c sầ đầ c xuồ t, nhồ p khồ u tầ i đầ y, giể m áp lầ c cho hầ thồ ng cầ ngồ TPHCM. Trên biể n, ngay ngoà i cầ a kênh Tắt sầ còn có 2 con đầ dài 1,5km (Nam) và 2,5km (Bầ c) đầ chầ n sồ ng và bầ o vầ luồ ng tàu vào kênh Quan Chánh Bầ.ồ u đầ m cầ a quan đầ m này là luồ ng tránh đầ c sầ sa bầ i tồ sồ ng trong đầ t liể n đầ ra (nhồ đầ ng xồ y ra cho cầ a Đầ nh An và Trầ n Đầ) và tàu có thồ đầ a hàng hóa vào tầ n hầ thồ ng cầ ngồ Cầ n Thồ mà không cầ n trung chuyể n.

Mồ tồ u đầ m nầ a là luồ ng vào kênh Tắt ngồ n nầ n tàu thuyể n có thồ vào đầ n sồ ng Hầ u trong thồ i gian rồ t ngồ n khi có gió bão, biể n đầ ng, trong khi theo luồ ng Đầ nh An hiể n tồ i phầ i mọt hầ n nầ a giể mồ i vào tầ i. Đầ y là phầ ng án đầ đầ c Bầ GTVT phê duyể t và giao cho Công ty cầ phầ n Tồ vầ n cầ ngồ - kồ thuồ t biể n (Port Coast) cùng Công ty tồ vầ n Neppon Koei (Nhồ t Bầ n) và Viể n Nghiể n cầ u thồ y lầ c Đầ n Mồ nh (DHI) nghiể n cầ u, thiồ t kồ chí tồ t.

Cầ a Đầ nh An, Trầ n Đầ nhồ “bát cháo lầ ng”?

Tuy Bầ GTVT vầ cầ bầ n đầ “gút” phầ ng án làm luồ ng tàu biể n cho vùng ĐBSCL, song nhồ ng ý kiể n xung quanh vầ n đầ này vầ n chầ a chầ m đầ t. Đầ u này cũng đầ hiồ u bầ i cầ 4 quan đầ m đầ u có nhồ ngồ u, khuyể t đầ m khác nhau.

Bầ GTVT chầ n phầ ng án đào kênh Quan Chánh Bầ đầ thồ c hiể n xuồ t phát tồ kồ t quồ đầ ng giá sau 10 năm khồ o sát tuyể n luồ ng này. Thồ nhồ ng, vầ n đầ là Bầ GTVT chầ n có đầ ng không?

Bầ i lầ nầ u quyể t đầ nh sai sầ đầ lầ i nhồ ng thiồ t hầ i rồ t lầ n cho đầ t nầ c. Trên tinh thồ n này, chúng tồ i đầ đầ nh An, gồ p gồ các hoa tiêu cầ a Công ty Hoa tiêu khu vầ c 5 - nhồ ng ngồ i hàng ngày thồ c hiể n nhiể m vầ lai đầ t tàu tồ biể n vào hầ thồ ng cầ ngồ Cầ n Thồ.

Tầ p chúng tồ i là anh Lý Quồ, tàu trồ ng tàu hoa tiêu, anh Trầ n Mồ nh Hù ng, hoa tiêu và mọt hoa tiêu nầ a xin giồ u tên. Cầ ba anh cho biể t, luồ ng tàu cầ a Đầ nh An luôn luôn biể n đầ ng theo thồ i tồ t. Tồ thắ ng 11 cho đầ n thắ ng 3 là mùa gió Đầ ng-Bầ c thồ i (mùa gió chồ ng), tồ o ra nhồ ng con sồ ng rồ t lầ n. Các canồ cầ a trồ m hoa tiêu đầ a hoa tiêu đầ n tàu, nhiồ u khi gồ p sồ ng lầ n không thồ cầ p canồ vào phao xồ đầ c.

Tồ thắ ng 4 đầ n thắ ng 10, gió Tây-Nam nhồ nhầ ng hầ n nầ n biể n cũng khá yênồ ng. Tuy nhiên, mùa này lầ i hay có bão hoồ c áp thồ p nhiồ t đầ i nầ n biể n thồ ng đầ ng. Tồ t cầ nhồ ng biể n đầ ng này đầ uồ nh hồ ng xồ u đầ n luồ ng Đầ nh An, đó là chầ a kồ đầ n mọt thồ c tồ tồ c đầ bầ i lầ ngồ đầ y rồ t lầ n. Anh Trầ n Mồ nh Hù ng cho biể t, sau nầ o vét chồ 2 đầ n 3 thắ ng là luồ ng đầ bầ bầ i lầ ng trồ lầ i. Hiể n nay Đầ nh An chồ có thồ đón tàu 3.000 - 4.000 tầ n ra, vào vì luồ ng tồ nhiể n cầ n (-2,2m).

Vồ luồ ng Trầ n Đầ, theo anh Lý Quồ, mọt ngồ i sinh ra và lầ n lênồ vùng đầ t này, cũng tồ ng tồ luồ ng Đầ nh An bầ i cầ Trầ n Đầ lầ n Đầ nh An đầ u bầ phồ sa tồ các sồ ng, kênh trong đầ t liể n đầ ra. Hiể n nay luồ ng Trầ n Đầ hồ p và nông hầ n luồ ng Đầ nh An. Luồ ng cầ a Trầ n Đầ cũng luôn bầ thay đầ i bầ i thồ i tồ t. Cát nầ o vét tồ luồ ng Đầ nh An hay Trầ n Đầ đầ u là cát pha bùn, thồ m chíồ gồ n khu vầ c phao sầ 0 chồ là bùn lầ ng.

Vồ kênh Quan Chánh Bầ, các anh cho biể t, đầ y là con kênh kháồ n đầ nh, mồ c đầ bầ i lầ ng ít, có thồ sầ đầ ng làm luồ ng cho tàu biể n nhồ ng phầ i nầ o vét thề mồ đầ n nông 3m-4m, thồ i gian chồ y tàu trên kênh đầ ra vào sồ ng Hầ u ngồ n, các tàu ít bầ tác đầ ng kéo dài bầ i sồ ng gió khi biể n đầ ng.

Nguyể n Khoa

=====

Ông Nguyễn Văn Tấn, nguyên Tổng Giám đốc Ban quản lý các dự án đường thủy thuộc Bộ Giao thông Vận tải: Phát triển luồn ngàu Đênh An, Trờn Đê không có lợi

Ông Trờn Văn Tấn, môt ngườii đã dành hơn 10 năm để theo dõi, quản lý nghiên cứu các luồn ngàu biển ở khu vực miền Tây Nam bộ (trong đó có luồn ngàu Đênh An) đã cho chúng tôi biết về “lịch sử” nghiên cứu về luồn ngàu này.

Theo ông Tấn, cách nay 11 năm Ủy ban quốc tế sông Mêkông với sự tài trợ của Cơ quan phát triển Liên hiệp quốc (UNDP) - Ngân hàng Thế giới (WB) đã thuê một viện nghiên cứu về luồn ngàu Đênh An. Theo những nghiên cứu này, cửa Đênh An tự nhiên (không nạo vét) chỉ có thể tiếp nhận tới đa tàu 5.000 tấn. Với cửa tàu này, hoạt động vận tải là không hiệu quả. Thế nhưng, nếu nạo vét thì cũng chỉ có thể tiếp nhận tàu 10.000 tấn hàng năm với phí nạo vét trên kém hơn 3 triệu USD/năm, cũng không hiệu quả về kinh tế. Song song với hoạt động của Ủy hội quốc tế sông Mêkông, Cục Hàng hải Việt Nam đã tiếp xúc, vào năm 2000, một hội thảo ở TP Cần Thơ xung quanh luồn ngàu Đênh An. Hội thảo gồm các giáo sư, kỹ sư đầu ngành đã thảo luận những điểm, số biển đường, trôi nổi cửa phù sa Đênh An như nạo cháo loãng, không theo một quy luật tự nhiên nào mà hoàn toàn phụ thuộc vào thời tiết nên không thể phát triển luồn ngàu biển ở đây. Đầu năm 2004, Ban quản lý các dự án đường thủy (Bộ GTVT) đã tiếp xúc đầu tư của quốc tế và chọn thuê một viện SNC-Lavalin (Canada) thẩm định và phân tích: tại sao không sử dụng luồn ngàu Đênh An? Kết quả, kết luận của viện Canada cũng giống một viện B.

- Thế còn luồn ngàu Trờn Đê ? Thế à ông?

Luồn ngàu Trờn Đê cũng từng ngàu luồn ngàu Đênh An.

- Tại sao lại có những án số đóng kênh Quan Chánh Bê và đào thêm 9km kênh nối ra biển? Luồn ngàu Trờn Đê, Đênh An không thể cải tạo, nâng cấp thì phải tìm ra một luồn ngàu mới để giải quyết yêu cầu bức xúc về xuất nhập khẩu từ tiếp biển Đênh An của ĐBSCL. Chính vì điều này mà sau đó Bộ GTVT đã giao cho nhiều viện nghiên cứu và sau cùng tìm ra tuyến luồn ngàu qua kênh Quan Chánh Bê. Tuyến luồn ngàu này có ưu điểm là tốn ít đóng cửa sâu và ít đóng cửa của luồn ngàu Đênh An (phía sâu trong đất liền) và kênh Quan Chánh Bê khá sâu (chỉ có vài điểm nông nhưng mức độ sa bồi không nhiều). Việc đào thêm 9km kênh có những hạn chế nhưng khoãng 300 hộ dân ở đây là khu vực nhiễm mặn, dân cư sống khá thưa thớt. Vùng biển nối kênh Tấn ra cũng rất sâu nên thả phao số 0 (nổi hoa tiêu bắt đầu giao nhận tàu đến vào luồn ngàu) đến vùng nước trong đất liền rất gần. Do vậy, nếu có bão, tàu ngoài biển có thể nhanh chóng vào đất liền tránh bão. Mặc dù, quy mô khảo sát đất đai để đi tìm này cho phép có thể thực hiện Dự án đường hành vĩ độ để theo dõi (độ sâu luồn ngàu sau khi nạo vét). Càng đi kéo dài, chi phí sẽ gây thiệt hại cho dự án (giá sẽ tăng) và kinh tế đất nước. Những người như khoa học, kỹ thuật để biết là kỹ thuật công trình biển cũng có những vấn đề chưa thể khẳng định ngay 100% thành công, nhưng với dự án kênh Quan Chánh Bê, mức độ thành công, theo quan của tôi, ít ra cũng đạt trên 70% nếu được thực hiện với sự theo dõi đi kèm kịp thời.

An Nhiên

=====

Theo sgpp.org.vn - 23:51 13-10-2008 :

Nạo vét Đênh An, nghiên cứu Quan Chánh Bê và Trờn Đê
Tiếp tục loạt bài phân tích về “Luồn ngàu biển nào cho đường biển sông Cửu Long (ĐBSCL)?”, chúng tôi xin giới thiệu đến bạn đọc bài viết của Giáo sư - Tiến sĩ Khoa học Nguyễn Ngọc Trân (Quảng Nam), nguyên Phó Chủ nhiệm UB Khoa học Kỹ thuật Nhà nước, nguyên Phó Chủ nhiệm UB Đê ngoại của Quốc hội và hiện là Ủy viên Hội đồng chính sách Khoa học và Công nghệ quốc gia, Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu phát triển ĐBSCL.

Giới trí thọc và quan chức bàn về luông tàu biển vào ĐBSCL

Viết bởi Công tác viên

Chỉnh sửa, 29 Tháng 1 2012 05:37 -

Hiến trờng xuất nhòp khòu bởng đòng biẻn ĐBSCL

Theo Quyỏt đònh số 1024/2005/QĐ-TTg của Thủ tởng Chính phỏ phê duyỏt Quy hoỏch chi tiỏt Nhóm củng biẻn số 6 ĐBSCL đònh năm 2010, trên luông sông Hỏu có 15 bẻn củng cho tàu có trờng tởi tở 1.000 đònh 23.000 tởn, 13 bẻn phao cho tàu có trờng tởi tở 5.000 đònh 25.000 tởn đàng hoỏt đòng và mỏt số củng chuyên dùng. Luông hàng hóa xuất nhòp khòu của khu vòc đò kiẻn đòt 12,5 trỏu tởn năm 2010 và 22 trỏu tởn năm 2020. Theo số liỏu thỏng kê, tở năm 2005 số lỏng tàu và số tởn hàng hóa tăng lên hàng năm. Tuy vậy ỏỏc tẻnh Nhóm củng biẻn số 6 chỏ mỏi đỏp ỏỏng đòng khoỏng 30% nhu củu xuất nhòp khòu hàng hóa của vùng ĐBSCL.

Theo Phòng Thủỏng mỏi và Công nghiỏp Viỏt Nam, trung chuyẻn qua TPHCM tởn thêm 170 USD/công-te-nỏ, thỏi gian giao nhỏn hàng bẻ kéo dài. Đò là chỏa nỏi đònh giao thông trên quỏc lỏ 1A bẻ quá tởi, tai nỏn giao thông và các hỏu quỏ mà xã hỏi phỏi gỏnh chỏu. Nguyên nhân của tình trờng ách tởt chỏ yỏu do luông cho tàu biẻn vào sông Hỏu qua của Đònh An luôn đỏch chuyẻn và bẻ bẻi tở của sông.

Luông Đònh An có thỏ “tỏ nuôi mĩnh”

Trỏc thỏc tở nỏo vét của Đònh An, tở thỏng 10-2007, tỏi đỏ nêu ba câu hỏi vỏi Bẻ GTVT: (1) Viỏc nỏo vét luông Đònh An trong 25 năm qua có cỏn củ hay không? Bùn cát nỏo vét đỏ đỏ đỏ đỏ đi đỏu? (2) Có tỏng xỏng vỏi nhiỏm vỏ giao cho luông Đònh An? (3) Chỏ trỏng của Bẻ GTVT đỏi vỏi viỏc nỏo vét của Đònh An ra sao? Các câu hỏi trên cũng nhỏm biỏt Bẻ GTVT đỏ thỏc hiẻn thỏ nào Quyỏt đònh số 344/2005/QĐ-TTg của Thủ tởng Chính phỏ (*).

Sau quá trình nghiẻn củu, có liên hỏ đònh viỏc nỏo vét các của sông tỏng tở trên thỏ giỏi, đỏu năm 2008, tỏi cho rỏng nỏu đỏc nỏo vét đònh kỏ, đứng chỏn tỏc, luông Đònh An có thỏ “tỏ nuôi mĩnh” đỏ phỏc vỏ số phát triẻn của ĐBSCL đỏng thỏi gỏp phỏn chỏn bẻ đỏ vùng đỏt này ỏỏng phỏ vỏi mỏc nỏc biẻn đàng trong nhỏng thỏp niẻn tởi, bẻi lỏ bùn cát có bẻi tở cũng chỏ trên mỏt đỏnh 5-6 km, luông Đònh An có đỏch chuyẻn cũng trên cung đỏnh này ỏ củi của mỏt luông củ bẻn, tở nhiẻn do dòng chỏy sông Hỏu tỏo thành.

Ý kiẻn này đỏ đỏc trình bày tởi củu cỏ hỏi thỏo ngày 23-5-2008 tởi Củn Thủ . Theo tỏi đỏ củ biỏt, mỏt công ty đỏ bẻ vỏn xúctỏn nghiẻn củu viỏc nỏo vét của Đònh An. Củi thỏng 8-2008, đỏn xin đỏc nỏo vét của Đònh An theo phỏng thỏc BOT của công ty đỏ đỏc Thủ tởng Chính phỏ đỏng ý cho làm thỏ tỏc đỏ triẻn khai.

Luông qua kẻnh Quan Bẻ Chỏnh và luông qua của Trỏn Đò

Lúc sinh thỏi, đỏng chí Võ Văn Kiẻt đỏ trỏn trỏ vỏi bài toán bẻi lỏng ỏ các của sông Tiẻn và sông Hỏu và coi vỏt qua thỏc này là mỏt nhiỏm vỏ nhỏm phát huy cao hỏn nỏa lỏi ích của hai con sông mà thiên nhiẻn đỏ dành cho ĐBSCL.

Vỏi suy nghiỏ đỏ, mỏi củ gỏng đỏ tàu biẻn có trờng tởi lỏn vào sông Hỏu (và củ sông Tiẻn) đỏu đỏng đỏc hoan nghẻnh. Không nẻn vì mỏt giỏi phỏp đỏ có, hoỏc vì mỏt lý do nào đỏ, mà lỏi trỏ các phỏng ỏn khỏc.

+ Thỏng 5-2005, trong lỏn đi khỏo sỏt thỏc đỏa đỏ ỏn luông qua kẻnh Quan Chỏnh Bẻ cùng vỏi đỏng chí Đònh Bẻnh, Bẻ trỏng Bẻ Giao thông Vỏn tởi lúc đỏ, tỏi đỏ bày tỏ số ỏỏng hỏ ý tỏng của đỏ ỏn, nhỏng có yỏu củu công ty tỏ vỏn làm rỏ tẻnh bẻn vỏng của luông và các tỏc đỏng đònh môi trỏng. Tỏ đỏ đònh nay, nhỏt là tở thỏng 8-2007, tỏi đỏ nhiỏu lỏn làm viỏc, gỏp ý kiẻn vỏi bẻ và củ quan tở vỏn nhỏm làm sáng tỏ hai đỏm tỏi đỏ nêu lên ngay tở đỏu. Số ỏỏng hỏ có đỏu kiẻn của tỏi đònh nay vỏn đỏc giỏ nguyẻn.

Theo tỏi biỏt, tẻnh khỏ thi của đỏ ỏn và tỏc đỏng đònh môi trỏng là hai đỏu kiẻn tiẻn quyỏt đỏ Ngân hàng Thủ giỏi cũng nhỏ Quỏ Đỏu tở phát triẻn hỏ tỏng giao thông của Chính phỏ Canada cho vay kinh phỏ đỏ thỏc hiẻn đỏ ỏn, ỏỏc tẻnh khoỏng 200 trỏu USD.

+ Sau củu cỏ hỏi thỏo tởi Củn Thủ , lỏnh đỏo thành phỏ Củn Thủ bàn vỏi chúng tỏi số cùng vỏi

Giới trí thi c và quan ch c bản v lu ng tàu bi n vào ĐBSCL

Vi t bi i C ng tác viên

Ch nh t, 29 Tháng 1 2012 05:37 -

lãnh đ o t nh Sóc Trăng s m đi kh o sát nhánh sông và c a sông Tr n Đ cùng v i m t s nhà khoa h c đã t ng nghiên c u và tâm huy t v i đ tài này. Tôi tin r ng lu ng Tr n Đ có th góp ph n vào s phát tri n c a vùng ĐBSCL. G n đây m t cu c h i th o đã nêu lên ý t ng n o vét c a Tr n Đ . Đây là m t đ xu t đáng đ c hoan nghênh và c n đ c quan tâm t o đ i u ki n đ xây d ng thành đ án.

Tôi thi t nghĩ m i ý t ng xây d ng lu ng vào sông H u c n đi đ n nh ng đ án c th kh thi đ t đó có th so sánh, l a ch n ra lu ng t i u ho c nh ng lu ng t t nh t đ s d ng tùy theo nhu c u. Tuy nhiên, m i đ án, b t lu n, nh ng đ án s d ng ngân sách nhà n c càng ph i làm g ng, ph i ch ng minh đ c tính b n v ng, nghĩa là tính kh thi c a lu ng, nh t là trong b i c nh bi n đ i khí h u toàn c u và bi n dâng, và ph i tuân th lu t pháp v b o v môi tr ng.

R t ti c, th i gian qua không có m t c s đ th c nghi m các mô hình v t lý có đáy bi n đ ng nh m hi u rõ h n, khách quan h n quá trình b i l ng bùn cát và mô ph ng các ph ng án lu ng vào sông H u, b sung cho các tính toán b ng mô hình s !

Ki n ngh

Xin đ c ki n ngh , tr c m t (1) B Giao thông V n t i có trách nhi m ti n hành n o vét nghiêm túc lu ng Đ nh An; (2) đ án lu ng qua kênh Quan Chánh B tích c c làm rõ tính b n v ng c a lu ng và hoàn t t báo cáo tác đ ng môi tr ng; (3) xây d ng ph ng án lu ng Tr n Đ .

Trong b i c nh n n kinh t th gi i đang b kh ng ho ng nghiêm tr ng, Vi t Nam còn ph i đ i phó v i l m phát tăng cao và nh ng b t tr c khó l ng t bên ngoài, đ u t t ngân sách nhà n c c n đ c cân nh c k h n bao gi , Th t ng Chính ph và Ch t ch Qu c h i cho hoãn vi c tri n khai Đ án lu ng tàu bi n tr ng t i l n vào sông H u qua kênh Quan Chánh B cho đ n khi ch đ u t làm rõ tính kh thi c a đ án và tuân th đ y đ quy đ nh c a pháp lu t v b o v môi tr ng.

Cu i cùng, Th t ng tr c ti p nghe m t s nhà khoa h c am t ng v các ph ng án lu ng vào sông H u. Đây cũng chính là th c hi n s ph n bi n xây d ng c n thi t c a đ i ngũ trí th c đúng v i tinh th n c a Ngh quy t T 7 g n đây.

(*) C i t o lu ng Đ nh An cho tàu 10.000 DWT - 20.000 DWT, hoàn thành tr c năm 2010.

Tr c t ti n hành n o vét duy tu hàng năm v i m c đ ch y tàu h n ch có l i đ ng th y tri u cho tàu đ n 5.000 t n 10.000 t n, xây d ng lu ng tàu m i qua kênh Quan Chánh B đ các tàu có tr ng t i t i 20.000 DWT ra vào sông H u.

Liên doanh v i các đ i tác n c ngoài nghiên c u đ có th đ u t xây d ng c ng chuy n t i cho tàu 30.000 - 60.000 DWT v vùng bi n ngoài kh i c a Đ nh An.

GS-TSKH Nguy n Ng c Trân

=====

Theo Báo Lao đông, Th ba, 07/10/2008,

QUY HO CH

Lu ng tàu bi n qua kênh Quan Chánh B : Gi i pháp kh thi v m t kinh t

Ti p t c lo t bài ph n h i v vi c m lu ng tàu bi n cho khu v c đ ng b ng sông C u Long (ĐBSCL), trong s báo này chúng tôi gi i thi u v i b n đ c quan đ i m c a Giáo s - Ti n sĩ Khoa h c (GS-TS) Nguy n Ân Niê, qua bài ph ng v n sau đây c a phóng viên Báo Sài Gòn Gi i Phóng. Ông Nguy n Ân Niê, nguyên là Vi n tr ng Vi n Khoa h c Th y l i mi n Nam và hi n là Vi n tr ng Vi n K thu t Tài nguyên n c và Môi tr ng kiê Ch t ch H i Th y l i TPHCM. Ông t ng có r t nhi u nghiên c u xung quanh môi tr ng ĐBSCL.

Ch 4 năm đã thu h i v n đ u t

Giới trí thức và quan chức bàn về luồn ngàu biền vào ĐBSCL

Viết bởi Công tác viên

Chức nhật, 29 Tháng 1 2012 05:37 -

* Thưa GS-TS, quan điểm của ông về việc mở luồn ngàu biền cho ĐBSCL như thế nào?

* Đây là vấn đề cấp bách đối với sự phát triển của ĐBSCL, do vậy tôi nghĩ nên tìm kiếm luồn ngàu biền mới cho miền đất này. Trong tất cả những phương án mở luồn ngàu mới (4 phương án: làm công nôi, nôi vét của Tròn Đ, nôi vét của Đnh An, làm kênh mới nối biển với kênh Quan Chánh B - Báo SGGP đã giới thiệu) thì phương án đào mở kênh mới nối từ kênh Quan Chánh B ra biển theo tôi là khả thi nhất nhìn góc độ kinh tế. Phương án này dự kiến kinh phí đầu tư khoảng 200 triệu USD. Chi phí vận tải hàng hóa ra vào ĐBSCL và tiết kiệm phí vận tải hàng hóa đến các công nghiệp xa (từ ĐBSCL đến hàng thủ công TPHCM) mới năm cũng đã có dự kiến sẽ tiến vào khoảng 50 triệu USD. Như vậy, chi phí 4 năm là Nhà nước đã thu hồi được vốn đầu tư cho công trình.

Kênh Quan Chánh B hiện nay khá sâu, chỉ có vài đoạn nông, có thể nôi vét dễ dàng. Khu vực biển-nối biển dự kiến sẽ "trở" kênh mới ra cũng khá sâu, rất thuận tiện cho tàu có trọng tải lớn ra vào. Mở mở luồn ngàu biền mới theo hướng này trước mắt là rất thuận tiện. Thế nhưng, tôi chỉ băn khoăn cho 20 năm nữa. Đó là lúc thiên nhiên đã "chấp nhận" con kênh mới này như một phần của mạng lưới sông, kênh rạch tự nhiên của ĐBSCL. Lúc ấy, các dòng nước mang phù sa từ thượng nguồn đổ xuống cũng sẽ chảy vào con kênh mới này tưới các sông kênh khác hiện nay của ĐBSCL. Kênh mới rồi cũng có thể sẽ bị sa bồi nghiêm trọng như Đnh An, Tròn Đ.

* Như vậy, theo GS-TS thì có nên làm luồn ngàu biền này không?

* Trước khi Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) tiến hành nghiên cứu luồn ngàu biền nêu trên, chỉ đơn cử Sài Gòn cũng đã tính đến việc mở luồn ngàu biền như vậy. Đây là phương án khả thi nhất cho đến thời điểm hiện nay. Tôi chỉ muốn lưu ý đến một số vấn đề về môi trường mà Bộ GTVT cần quan tâm khi tiến hành dự án. Đó là những tác động đến hệ sinh thái, đặc biệt là hệ sinh thái rừng ngập mặn của khu vực. Số ô nhiễm từ hoạt động vận chuyển của các tàu thuyền khi ra vào công. Riêng đối với chính quyền địa phương thì cần quan tâm đến cuộc sống của những người dân trong khu vực. Chi phí của cuộc sống người dân ở đây sẽ có một số thay đổi lớn khi vùng đất này từ một vùng sâu, xa nhất của tỉnh Trà Vinh, trở thành một khu vực có hoạt động giao thông sầm uất. Có lẽ ngay từ bây giờ chính quyền địa phương nên chú ý cho người dân những điều kiện cần thiết để thích ứng với cuộc sống mới, đặc biệt đối với những người phụ nữ đi, giới trẻ để làm kênh.

Vấn đề tiếp tục nghiên cứu nôi vét Đnh An và Tròn Đ

* Mở luồn ngàu biền mà chỉ dùng khoảng 20 năm. Theo ông có quá ngắn so với tuổi thọ công có các công nghiệp mới tiến trên thế giới. Ngay như luồn ngàu biền Lòng Tàu của TPHCM, đến vào hàng thủ công nghiệp biển nằm trên sông Sài Gòn cũng đã hơn 100 tuổi...?

* Song song với việc làm kênh mới, Chính phủ cũng nên tiếp tục cho nghiên cứu khả năng nôi vét của Đnh An và Tròn Đ. Hiện nay lượng phù sa, sa bồi mới năm hai của này vào khoảng 60 triệu tấn. Tuy nhiên, chúng đang có xu hướng giảm dần vì phía thượng nguồn của sông Mê Kông trên phần đất của Trung Quốc và Lào, người ta đã xây dựng nhiều hồ chứa nước. Nước được giữ lại thì phù sa cũng bị giữ lại. Mặt khác, trên dòng sông này, người ta cũng đang khai thác cát để san lấp và xây dựng. Lượng cát để vận chuyển, ra biển vì thế cũng đang ít đi. Của Đnh An và Tròn Đ ít bị sa bồi thì việc phát triển luồn ngàu biền ở đây là rất khả thi.

* Tại sao không chỉ luôn đến thời điểm đó để xây dựng luồn ngàu Đnh An và Tròn Đ làm luồn ngàu biền mới cho tàu lớn ra vào, thưa ông?

* Như tôi đã nói ở trên, đây là vấn đề cấp bách đối với sự phát triển của ĐBSCL nên không thể

chính thức.

* Theo dõi báo cáo GS-TS thì luồng ng phù sa từ thềm ng nguồn đổ về các cửa biển của ĐBSCL ngày càng ít đi thì điểu này cũng có nghĩa là 20 năm nữa cửa cửa luồn ng tàu biển mới qua kênh Quan Chánh Bể sẽ bị sa bồi nhiều ông đã từng lo lắng?

* Nói là giảm phù sa hàng năm 60 triệu tấn xuống còn 55 triệu tấn hay ít hơn thì có đáng là bao? Hơn nữa, điểu này chỉ thay tác động rõ trong một thời gian dài, một một vài năm. Thời nhàn nhàn, tôi cũng lo lắng lúc đó, với tác động cửa biển đổi khí hậu và nước biển dâng thì mới thì sẽ khác đi.

* Cảm ơn ông.

NGUYỄN KHOA

=====

Theo báo Lao Động ngày 25/11/2008

Ngày 24.11 tại TPHCM, Cục Hàng hải VN đã tổ chức hội nghị về các giải pháp luồn ng cho tàu có trọng tải lớn vào các cửa ng trên sông Hậu thuồn các tỉnh ĐBSCL sông Cửu Long (ĐBSCL).

Song song với việc nạo vét luồn ng qua cửa Đnh An hiện hành (đón nhận tàu 5.000 - 10.000 tấn), các đôn viên đã đưa ra giải pháp mở thêm luồn ng mới qua kênh Quan Chánh Bể (đón nhận tàu có trọng tải 10.000 - 20.000 tấn).

Theo Cục Hàng hải VN, hiện tại xu hướng nhập khẩu hàng hoá khu vực ĐBSCL phần trung chuyển qua TPHCM, làm tăng thời gian và giá thành, giảm chất lượng cũng như khả năng cạnh tranh cửa hàng hoá, và đang gây áp lực lớn đối với hệ thống giao thông đường bộ.

Nhu cầu vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu khu vực ĐBSCL cấp bách, song khu vực cửa luồn ng Đnh An vào sông Hậu lại cạn, bồi lấp nhanh sau khi nạo vét, nên chỉ có thể đón tàu có trọng tải khoồn ng 3.000 tấn.

Sau 30 năm nghiên cứu về các luồn ng (Đnh An, Trồn Đ, Quan Chánh Bể) cửa các tỉnh vận chuyển ngoài và Cty cảng phồn tại vận tải kồn cồn ng - kồn thuồn biển (Portcoast), cuối năm 2007, Bộ GTVT đã quyồn t đnh phê duyệt t đ án đôn tại xây đôn ng luồn ng cho tàu trọng tải lớn vào các cửa ng trên sông Hậu theo hướng đi tắt qua kênh Quan Chánh Bể.

Ông Nguyễn Mạnh Hùng - Phó Tổng GD Portcoast - cho biết, đ án đôn c đôn tại xây đôn ng trên đôn bàn tỉnh Trà Vinh, với luồn ng đáy rộng 85m, bề mặt rộng 180m và dài khoồn ng 40km (đôn sông Hậu dài 6km, đôn kênh Quan Chánh Bể hiện hành 19km, đôn tắt kênh dài 9km nối thông ra biển và kênh biển dài 6km). Tổng vốn đôn tại đôn c tính trên 3.000 tỉ đng, với thời gian xây đôn ng đôn kiồn năm 2008 - 2011.

Một tiêu cửa đ án đôn c xác đnh nhu m đáp ứng yêu cầu vận chuyển khoồn ng 21-22 triệu tấn hàng/năm và khoồn ng trên 500.000 TEU/năm hàng xuất nhập khẩu cửa ĐBSCL. Phần đồng các đôn biển đôn cho rộng, việc đôn tại xây đôn ng luồn ng mới qua kênh Quan Chánh Bể là đ án khả thi và hốt sẽ cồn thi t.

Theo Giáo sư - tiến sĩ khoa học Luồn ng Phồn ng Hậu - Phó Chủ tịch Hội cồn ng đôn ng thuồn và thm lồn cửa VN, so với phồn ng án mở luồn ng tại cửa Trồn Đ, thì mở luồn ng qua kênh Quan Chánh Bể khả thi và an toàn hơn, bồi đắp đôn thi công trong đôn tiến dài tránh nhiễu rồn ro.

Tuy vậy, một số ý kiến cũng quan ngại với việc đ án cửa đánh giá đôn đôn tác động với môi trường khi đôn tắt đôn kênh nối thông qua biển. Liên quan đôn vấn đôn này, ông Nguyễn Mạnh Hùng cho rộng, các nghiên cứu đánh giá tác động môi trường cũng đã đôn c Bộ TNMT thm đnh và kết luồn phù hợp với đ án giai đôn nghiên cứu khả thi.

Tuy nhiên theo ông Nguyễn Mạnh Hùng, khi đ án tiếp tục các khâu thi t kồn chi tiết chuồn bển triển khai thm c hiện đ án, sẽ đôn c đánh giá chi tiết và sâu hơn với tác động môi trường.

Giới trí th̄c và quan ch̄c bàn v̄ lūng t̄u bīn vào ĐBSCL

Vīt bīi C̄ng tác viên

Ch̄ nh̄t, 29 Tháng 1 2012 05:37 -

Giáo s̄ - tīn sĩ khoa h̄c Nguȳn Nḡc Tr̄n cũng đ̄ ngh̄ các đ̄n v̄ th̄c hīn đ̄ án c̄n h̄t s̄c th̄n tr̄ng và đo đ̄c l̄i các s̄ līu m̄i liên quan đ̄n nh̄ng thông s̄ v̄ đīu kīn t̄nhiên, tránh tình tr̄ng s̄ d̄ng s̄ līu đã quá cũ có th̄ làm ̄nh h̄ng x̄u khi th̄c hīn đ̄ án.

=====