

Công cụ và công nghệ Trữ n Đ cho ĐBSCL tại Sóc Trăng

Viết bởi Công tác viên

Thứ hai, 03 Tháng 3 2014 15:49 - Lần cập nhật cuối Thứ hai, 03 Tháng 3 2014 16:18

Việc nghiên cứu công nghệ tại cửa sông Trữ n Đ đã được Đoàn chuyên gia Hà Lan đưa vào Quy hoạch tổng thể cho ĐBSCL. Đó là một bước đi dài cho chiến lược tái cấu trúc chuỗi giá trị cho ĐBSCL. Cty CP Tổng vận và Đầu tư Vận tải Biển Việt Nam (Vietnam Shipping) đã đưa ra mô hình đầu tư công nghệ cửa sông Trữ n Đ đưa vào lý thuyết về "Đê biển biển cát tại Việt Nam". Quan điểm mới trên đã được giới thiệu các trường học Đại học Hà Lan, bước đầu đã được chấp nhận và đưa vào Quy hoạch trong hệ thống công nghệ biển cho ĐBSCL để nghiên cứu sâu hơn. Vietnam Shipping mong muốn được mở rộng sự hợp tác với các tổ chức và cá nhân để đẩy nhanh tiến độ công nghệ cửa sông Trữ n Đ. Xin liên lạc với Vietnam Shipping bằng email : mail@vantaibien.com.

Theo Quy hoạch cho ĐBSCL "Tầm nhìn và chiến lược dài hạn cho sự phát triển một Đông biển nông, thịnh vượng, an toàn", Báo cáo cuối cùng đã được hoàn thành và ký 12/2013 bởi Giáo sư - Tiến sĩ C.M Veerman. Chủ tịch Tổng vận Hà Lan và Kế hoạch ĐBSCL, chuyên gia đầu tư biển tại Ngại Thủ tướng Việt Nam và quản lý nước và sự thích ứng với biến đổi khí hậu.

Trích báo cáo cuối cùng đã ký tháng 12/2013.

7.5.1 Vận tải hàng trọng cho cạnh tranh trong kinh tế công nghiệp

Trong tất cả các lĩnh vực, công nghiệp hóa sẽ có lợi ích từ hệ thống logistics tốt hơn. Vận tải nội địa thị trường, các đầu tư kiến trúc, trang thiết bị biển công nghệ tốt hơn mang lại biển là những đầu tư tốt nhất cho sự cạnh tranh.

Đã có những nghiên cứu về một bước công nghệ cửa sông Trữ n Đ thu hẹp sông Bassac/ Hậu.

Việc phân chia giai đoạn, bước cấu trúc công nghệ, các trang thiết bị công nghệ cũng như hoạt động kinh doanh khai thác đòi hỏi phải có nghiên cứu sâu hơn nữa cũng như sự hợp tác giữa các thành viên ĐBSCL. Trong kế hoạch công nghiệp hóa với điểm nút kép thì vùng công nghiệp phía Tây cửa Cồn Thủ đòi hỏi phải có một công nghệ biển phía Tây. Xây dựng một công nghệ lớn hơn đây là không thể thiếu vì tình trạng vùng biển này không thu hút lợi cho tàu có mớn nước sâu.

Việc nạo vét sông để tàu có mớn nước sâu hơn vào đến Cồn Thủ hoặc vào sâu hơn nữa cần phải là một phần của Hệ thống Vận tải thị trường và nâng cấp tuyến nội địa. Nâng cấp tuyến nội địa, mở thêm tuyến mới mà không có hay chỉ có rất ít âu tàu và một loạt những công nghệ vận tải trên sông hay trên biển đòi hỏi phải có sự phát triển mang tính nhất quán, đồng bộ trong đó các nguồn lực công nghệ của tất cả các thành phần là yếu tố cần thiết để tạo ra một thị trường kinh tế đồng bộ.

Công bố báo cáo Tràn Đ cho ĐBSCL tại Sóc Trăng

Vị trí báo cáo tác viên

Thứ hai, 03 Tháng 3 2014 15:49 - Lần cập nhật cuối Thứ hai, 03 Tháng 3 2014 16:18

Việc kết nối và nâng cấp hạ tầng giao thông và Tp HCM đã được nâng cấp, đồng bộ liên kết cũng cần được nâng cấp trong tầm quan trọng của vùng Cn Th = Trn Đ.

Vision and strategy for a safe, prosperous and sustainable delta, khuyến khích việc lập kế hoạch phát triển các hạ tầng này phải được tăng cường và tích hợp chung vào chiến lược ĐBSCL.

Bản gốc báo cáo Anh :

Mekong Delta Plan

Long-term vision and strategy for a safe, prosperous and sustainable delta.

The final report was done and signed in Dec.2013 by Prof. Dr. C.M. Veerman. Chairman of Netherlands Advisory Team for the Mekong Delta Plan and Special Advisor to H.E. the Prime Minister of Vietnam for water management and climate change adaptation.

Quoting the final report signed in Dec.2013

7.5.1 Transport for industrial economic competitiveness

In all scenarios industrialisation will benefit from a better logistic system. Good inland waterways and good harbour facilities near the coast are essential for competitiveness.

Some studies have already been carried out for a harbour near the Trn Đ estuary of the Bassac/Hu river.

Phasing, layout of the harbour, its facilities and its business case still requires significant research and cooperation between the provinces of the Mekong Delta. In the Dual Node Industrialisation scenario an industrial area west of Cn Th could need a port at the West Sea Coast. The feasibility of a bigger port here is yet difficult, since the – muddy – condition of this coast does not easily allow for deeper ships.

Dredging of the river to allow ships with a bigger draught up the river to Cn Th or possibly further needs to be part of the system. Inland waterways improvement, creation of waterways with few or no ship locks and a range of coastal or river feeder ports need consistent development in which combined forces of the provinces are essential to create a sufficiently large economic market.

The link by road between Cn Th and H Chí Minh City is already being upgraded, the waterway connection requires upgrading in relation to a possible Cn Th – Trn Đ route. In view of the vision and strategy of this Mekong Delta Plan it is recommended that planning of this type of infrastructure should be intensified and integrated in the strategy for the Mekong Delta.

Chuyên ngữ : Lê Vũ Khánh