Hội thảo Khoa học “Khai thác tiềm năng phát triển kinh tế biển tỉnh Trà Vinh, tạo động lực phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long”

VAI TRÒ VÀ LỢI THẾ CỦA TỈNH TRÀ VINH TRONG PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

THE ROLE AND ADVANTAGES OF TRA VINH PROVINCE IN SEAPORT DEVELOPMENT

Ông Phạm Anh Tuấn¹

Tóm tắt: Vấn đề phát triển một cảng biển lớn làm đầu mối xuất nhập khẩu hàng hóa cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã được đặt ra từ hàng chục năm nay. Đó không chỉ là chỉ đạo của Chính phủ mà còn là niềm mong mỏi của các địa phương thuộc vùng Tây Nam Bộ vốn có sản lượng sản xuất nông nghiệp và thủy hải sản xuất khẩu lớn nhất cả nước. Cho đến nay, dự án cơ sở hạ tầng cảng biển, luồng hàng hải lớn nhất vùng Đồng bằng sông Cửu Long là dự án cảng biển Trung tâm Điện lực Duyên Hải tiếp nhận tàu trọng tải 30.000 DWT và luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu cho tàu 10.000 DWT đầy tải và 20.000 DWT giảm tải trên địa bàn tỉnh Trà Vinh. Khu cảng biển Duyên Hải (Trà Vinh) đã được nghiên cứu hơn 15 năm, là khu vực duy nhất ở Đồng bằng sông Cửu Long có đủ cơ sở hạ tầng hàng hải như đê chắn sóng, bến cảng và luồng cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT, ... Trong tham luận này, chúng tôi tập trung giới thiệu về vai trò và lợi thế của Trà Vinh trong phát triển cảng biển.

Từ khóa: cảng biển, phát triển cảng biển, tỉnh Trà Vinh

Abstract: The issue of developing a large seaport as a hub of goods import and export for the Mekong Delta has been posed for decades. It is not only the direction of the Government, but also the expectation of localities in the Southwest region which has the largest agricultural and aquacultural production for export in the nation. So far, the largest project for seaport infrastructure and navigation channel in the Mekong Delta is the Duyen Hai Power Center seaport project which can accommodate vessels of 30,000 DWT and channel for large tonnage vessels of 10,000 DWT full load to enter Hau River and 20,000 DWT offloading in Tra Vinh Province. Duyen Hai seaport (Tra Vinh) has been studied for more than 15 years, being the only area in the Mekong Delta with sufficient maritime infrastructure such as breakwaters, ports and channels for ships of up to 30,000 DWT, etc. This paper focuses on introducing the role and advantages of Tra Vinh Province in seaport development.

Keywords: seaport, seaport development, Tra Vinh Province

^{1 1} Tổng Giám đốc, Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Cảng – Kỹ thuật Biển

1. NHU CẦU CẢNG BIỂN LỚN CHO ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG VÀ NHỮNG NGHIÊN CỨU ĐÃ THỰC HIỆN

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) gồm 13 tỉnh, thành phố có tổng diện tích tự nhiên 4,08 triệu ha, với dân số khoảng 18 triệu người. ĐBSCL là vùng có vị trí địa lý thuận lợi để phát triển kinh tế xã hội với 340 km đường biên giới; sáu cửa khẩu quốc tế; gần 28.000 km sông kênh tự nhiên và khoảng 740 km đường bờ biển với vùng biển rộng lớn nằm trên con đường vận tải huyết mạch của thế giới, nối Đông Nam Á với châu Âu, châu Phi và châu Mỹ.

ĐBSCL là vùng có tầm quan trọng đặc biệt trong phát triển kinh tế – xã hội của cả nước, đóng góp 40% giá trị sản xuất nông nghiệp, trên 50% sản lượng lúa, 90% sản lượng gạo xuất khẩu, 65% sản lượng thủy sản, 70% sản lượng trái cây. Tốc độ tăng trưởng GRDP của vùng bình quân đạt 7,5%/năm.

Mặc dù vùng ĐBSCL có vị trí ba mặt tiếp giáp biển, có mạng lưới sông, kênh tự nhiên chằng chịt, vận tải thủy nội địa là rất thuận lợi, tuy nhiên trên 70% khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của vùng ĐBSCL vẫn phải trung chuyển qua các cảng biển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Nguyên nhân chính là do thêm bờ biển khu vực ĐBSCL khá nông, các cửa sông, cửa biển bị sa bồi và diễn biến bồi lắng phức tạp nên các tàu trọng tải lớn không ra vào được. Điều này làm cho chi phí vận chuyển mỗi tấn hàng hoá tăng thêm khoảng 6-8 USD và dẫn đến giảm sức cạnh tranh với hàng hoá cùng loại của các nước khác trên thị trường thế giới.

Nhu cầu một cảng biển lớn làm đầu mối xuất nhập khẩu hàng hóa cho vùng ĐBSCL đã được đặt ra từ hàng chục năm nay.

Vùng ven biển Tây Nam Bộ chịu ảnh hưởng của hai mùa gió chính là mùa gió Đông Bắc và mùa gió Tây Nam. Gió mùa Đông Bắc thịnh hành từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau, ảnh hưởng nhiều đến khu vực ven biển từ Tiền Giang đến Mũi Cà Mau và gió mùa Tây Nam thịnh hành từ tháng 5 đến tháng 10 ảnh hưởng tới vùng ven biển Tây từ Cà Mau đến Hà Tiên.

Dải bờ biển vùng duyên hải Tây Nam Bộ là vùng biển hớ, không được che chắn, chịu tác động trực tiếp của sóng gió, đặc biệt là bờ biển phía Đông chịu tác động rất lớn bởi sóng mùa gió Đông Bắc.

Các cửa sông lớn như cửa Đại, cửa Hàm Luông, cửa Cung Hầu, cửa Định An, cửa Trần Đề,... bị sa bồi. Các bãi bồi cửa sông thường bị dịch chuyển theo mùa, diễn biến phức tạp. Độ sâu phổ biến ở các cửa sông là từ 2-4 m, chỉ đáp ứng cho tàu trọng tải nhỏ hơn 5.000 DWT với điều kiện phải nạo vét hằng năm.

Thêm bờ biển ven biển vùng Tây Nam Bộ khá cạn so với các khu vực khác của cả nước. Đường đồng mức độ sâu -10 m (Hải đồ) cách bờ trung bình khoảng 15-20 km.

Để có thể tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 DWT với môn nước khoảng 12,5 m, độ sâu cần thiết phải là 14 m, đối với cỡ tàu 100.000 DWT với môn nước khoảng 14,5 m thì độ sâu cần thiết phải là 16 m. Do vậy, việc xây dựng bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 – 100.000 DWT chỉ có thể được thực hiện ngoài biển.

Từ những năm 90 của thế kỉ XX, khi chưa có dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu, vấn đề nghiên cứu một cảng biển lớn cho khu vực ĐBSCL đã được Chính phủ đặt ra. Nhiều tư vấn quốc tế và tư vấn trong nước đã dày công thực hiện các đợt khảo sát, nghiên cứu nhằm tìm một phương án khả thi cho một cảng đầu mối của khu vực. Song song đó, các nghiên cứu độc lập của các nhà đầu tư cũng được tiến hành nhằm tìm kiếm giải pháp phát triển một cảng ngoài khơi khu vực Trà Vinh, Sóc Trăng.

Các phương án xây dựng cảng đầu mối bao gồm: xây dựng cảng cứng ven biển, xây dựng cảng nổi và cả phương án vận tải hàng hóa bằng hệ thống tàu Lash. Chẳng hạn, phương án của Tập đoàn Tài chính Đa quốc gia Don Bosco, Ward & Norpar hợp tác với tập đoàn Hoa Kỳ Lig Marine Group và Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng đề xuất năm 1999, xây dựng cảng cứng ngoài khơi khu vực cửa Mỹ Thanh – Trần Đề thuộc thị trấn Đại Ngãi, huyện Long Phú, tỉnh Sóc Trăng. Hay phương án xây dựng cảng nổi phía ngoài khơi cửa Định An do Công ty Dịch vụ Vận tải Sài Gòn (Tranaco) hợp tác cùng đối tác Singapore đề xuất,... Tuy nhiên, do kinh phí đầu tư rất lớn mà hiệu quả đầu tư thấp nên không dự án nào được triển khai.

Cho đến thời điểm này, trải qua hơn 30 năm nghiên cứu và triển khai, việc nghiên cứu khả năng thiết lập một cảng biển đầu mối cho vùng ĐBSCL có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn 50.000 – 100.000 DWT đáp ứng xu hướng sử dụng tàu trọng tải lớn trong vận tải biển vẫn còn là vấn đề cấp thiết.

Các nghiên cứu trong hàng chục năm qua cũng chỉ ra rằng nếu xây dựng độc lập một cảng cứng hoặc cảng nổi ngoài khơi thì sẽ không khả thi và không thể hấp dẫn các nhà đầu tư tư nhân vốn phải tính toán hiệu quả vốn đầu tư.

2. LỢI THẾ CỦA TRÀ VINH TRONG PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

Không phải ngẫu nhiên mà khu vực Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh lại được Chính phủ lựa chọn để đầu tư các công trình hạ tầng cảng biển, luồng hàng hải lớn như tổ hợp cảng biển và Trung tâm Điện lực Duyên Hải, Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu hay dự án cảng trung chuyển than cho các Trung tâm Nhiệt điện ĐBSCL và rộng hơn nữa là Khu kinh tế Định An. Khu cảng biển Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh đã được nghiên cứu

hơn 15 năm. Khối lượng khảo sát và nghiên cứu rất lớn với sự tham gia đầy đủ của các đơn vị tư vấn hàng đầu thế giới và trong nước. Các đợt khảo sát địa hình biển trên phạm vi kéo dài từ cửa Định An lên đến cửa Cung Hầu và rộng ra ngoài khơi, được thực hiện trong các năm 2009, 2011, 2013, 2014 cho các dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu, cảng biển Trung tâm Điện lực Duyên Hải, cảng trung chuyển than lên đến hơn 100.000 ha; hàng trăm hố khoan khảo sát địa chất được thực hiện cho các dự án; nhiều đợt khảo sát thủy hải văn biển được thực hiện và cùng với đó là rất nhiều nghiên cứu mô hình toán mô phỏng sóng, dòng chảy, sa bồi được Portcoast thực hiện với sự tham gia của tư vấn nước ngoài như Viện Nghiên cứu Thủy lực Đan Mạch (DHI) hay Đoàn tư vấn JICA (Nhật Bản). Các nghiên cứu ở khu vực Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh có định lượng cụ thể, không chỉ trên mô hình toán mà còn thực nghiên cứu trên mô hình vật lí. Trong khi đó, có thể khẳng định tất cả vị trí khác được đề xuất hầu như định tính, nếu có khảo sát thì không đáng kể, thời gian nghiên cứu cũng chỉ vài tháng.

Hình 1: Quy hoạch khu bến tổng hợp trong bể cảng

Hình 2: Bể cảng Duyên Hải được bao bọc bởi hai đê chắn sóng

Khu cảng biển Duyên Hải, Trà Vinh là khu cảng có hệ thống đê chắn sóng đã được xây dựng đầu tiên, không những ở ĐBSCL mà còn ở cả khu vực Nam Bộ. Tổng chiều dài đê chắn sóng là 6.3 km (Đê Bắc dài 3.9 km, Đê Nam dài 2.4 km). Diện tích mặt nước

trong bề rộng là 536 ha được che chắn sóng bởi hai đê chắn sóng, hoàn toàn có thể bố trí khu cảng tổng hợp Định An cho tàu trọng tải lớn. Chỉ cần đầu tư thêm hai đê chắn cát hai bên luồng, nối từ đầu hai đê hiện có ra ngoài khu vực có độ sâu khoảng 12-15 m, đảm bảo duy trì độ sâu luồng cho tàu trọng tải 50.000 – 100.000 DWT vào bề rộng. Khu cảng biển Duyên Hải (Trà Vinh) là khu cảng biển duy nhất hiện nay ở ĐBSCL đã tiếp nhận tàu có trọng tải 30.000 DWT đầy tải.

Hình 3: Cố Thủ tướng Võ Văn Kiệt và Lãnh đạo tỉnh Trà Vinh, Tư vấn Portcoast đi thị sát dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu

Cố Thủ tướng Võ Văn Kiệt đã từng chia sẻ: “Tôi đã đi thực tế với Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Cảng – Kỹ thuật Biển suốt 20 km kênh Quan Chánh Bó và 10 km kênh Tắt sẽ đào mới. Tôi rất đồng tình với phương án và dự kiến thiết kế. Tôi cho đây là một lối ra khá rõ cho việc vận chuyển hàng hóa của khu vực ĐBSCL. Mở kênh là thêm lợi thế về kinh tế – xã hội cho cả vùng sông Hậu, nhất là các địa phương liên quan như Trà Vinh và cả tuyến cảng. Bài toán tốn kém do vận chuyển bằng đường vòng đã thấy. Nhiều năm qua, đường ra của khu vực đồng bằng bị kẹt. 70-80% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu phải qua cụm cảng của TP. HCM. Vì vậy mà cụm cảng TP.HCM cũng đang quá tải. Tuyến cảng Hậu Giang được mở thông ra biển với trọng tải lớn là chia sẻ bớt với cụm cảng TP.HCM vừa giải quyết lối ra cho ĐBSCL”.

Như vậy, có thể khẳng định tỉnh Trà Vinh có ưu thế vượt trội so với các địa phương khác trong vùng ĐBSCL vì đã sẵn có hai dự án trọng điểm cùng thời điểm, cùng địa điểm (Dự án Luồng cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu và Trung tâm Điện lực Duyên Hải). Đây là ưu thế do con người tạo ra, không hẳn là chỉ do điều kiện tự nhiên. Đặc biệt, hai dự án này được đã ghép chung lại khi nghiên cứu tổng thể và chi tiết. thu vực Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh có sẵn hệ thống hai đê chắn sóng và bề rộng lớn với diện tích hơn 500 ha. Nếu không có sẵn hai dự án này thì vùng Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh cũng không có lợi thế nhiều so với các vị trí khác trong vùng. Mặt khác, việc nghiên cứu cảng trung chuyển than lớn cho tàu đến hơn 100.000 DWT đã được thực hiện tại đây trên cơ sở tận dụng tối đa hệ thống hai đê chắn sóng tại khu vực. Chính phủ đã thống nhất lựa chọn khu vực Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh sau khi JICA (Nhật Bản) so sánh chín vị trí từ Vĩnh Tân (Bình Thuận) đến Hòn Khoai (Cà Mau). Như vậy, về cơ bản, Chính phủ đã chấp thuận về quy hoạch cho tàu đến cỡ trọng tải trên. Vì vậy, nếu không triển khai dự án cảng

trung chuyển than thì chỉ sửa đổi quy hoạch theo hướng thay đổi chức năng chuyển sang đầu tư xây dựng cảng cho tàu đến 100.000 DWT làm hàng tổng hợp, container. Khi đó, cảng biển Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh sẽ thực sự khả thi và đóng vai trò khu bến cảng cửa ngõ của vùng ĐBSCL.

Về địa hình biển, khu vực Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh là vùng bờ biển có độ sâu tốt hơn trong toàn dải bờ biển vùng duyên hải ĐBSCL. Tại vị trí cảng biển Trung tâm Điện lực Duyên Hải và luồng kênh Tắt đổ ra biển, đường độ sâu -10 m cách bờ khoảng 7-8 km, trong khi các khu vực khác thì khoảng cách này là 12-16 km.

Hình 4: Độ sâu thềm biển khu vực Duyên Hải – Trà Vinh và vùng lân cận

Ngoài những lợi thế hơn hẳn về cơ sở hạ tầng hàng hải đã được đầu tư và phân nào đó là điều kiện địa hình biển, Trà Vinh còn hội tụ các lợi thế khác. Khu cảng biển Định An – Duyên Hải nằm giữa hai con sông lớn là sông Tiền và sông Hậu, với luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu và hệ thống giao thông thủy nội địa của vùng ĐBSCL sẽ đảm bảo vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu cho toàn vùng. Khu vực Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh nằm trong Khu kinh tế Định An, là khu kinh tế ven biển tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực gồm công nghiệp – thương mại – dịch vụ – du lịch – đô thị và nông – lâm – ngư nghiệp. Theo quy hoạch, Khu kinh tế Định An “là cửa ngõ giao thông hàng hải quốc tế và đầu mối giao thông quan trọng của vùng ĐBSCL và duyên hải Nam Bộ”. Ngoài Khu kinh tế Định An, các khu công nghiệp Cầu Quan, Cổ Chiên, Long Đức và các cụm mới như Sa Bình, Tân Ngại, Phú Cần và Hiệp Mỹ Tây sẽ là tiền đề cơ bản để thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển. Mạng lưới giao thông đường bộ với các quốc lộ 53, 54, 60; hệ thống cầu Cổ Chiên, Hàm Luông, Rạch Miễu và sắp tới là cầu Đại Ngãi sẽ cho phép kết nối vùng Duyên Hải với các địa phương khác một cách thuận lợi. Trung tâm Nhiệt điện Duyên Hải ngay liền kề sẽ đảm bảo nguồn cung cấp điện thuận lợi cho vận hành hệ thống cảng biển.

* LỜI KẾT

Là vựa lúa của cả nước, ĐBSCL đóng góp đến 90% sản lượng gạo xuất khẩu, sản xuất ra 65% sản lượng thủy sản, 70% sản lượng trái cây của cả nước. Bên cạnh đó, sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng tăng tỉ lệ công nghiệp, dịch vụ đòi hỏi sự phát

triển của thương mại xuất nhập khẩu. Nhu cầu cảng đầu mối có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 – 100.000 DWT phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa cho ĐBSCL trực tiếp với các thị trường, giảm chi phí chuyển tải lên cảng biển Đông Nam Bộ, đó là nhu cầu cần thiết.

Trong những năm qua, khi chưa thể xây dựng cảng đầu mối, các dự án nhằm tăng cường năng lực vận tải hàng hóa giữa ĐBSCL và cảng biển Đông Nam Bộ đã được Chính phủ triển khai thực hiện hoặc đang nghiên cứu triển khai như Dự án các tuyến đường thủy kết nối TP. Hồ Chí Minh với Cà Mau, Kiên Giang; dự án kênh Chợ Gạo; dự án Phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam (WB đang tài trợ nghiên cứu); các dự án đường cao tốc, đường quốc lộ và hệ thống cầu đường bộ. Mạng lưới giao thông được đầu tư phát triển đã phần nào giúp tăng cường năng lực vận tải hàng hóa giữa ĐBSCL và cảng biển Đông Nam Bộ. Vì vậy, cho dù nhu cầu một khu cảng cửa ngõ cho ĐBSCL là cần thiết nhưng chưa hẳn là cấp bách. Cần thiết phải nghiên cứu một cách chi tiết, cụ thể vị trí xây dựng, thời điểm đầu tư.

Tuy nhiên, nếu cần thiết phải xây dựng một cảng nước sâu ở ĐBSCL thì với điều kiện tự nhiên, công trình hiện hữu (Trung tâm Điện lực Duyên Hải, Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu), Trà Vinh là tối ưu nhất. Đây là điều kiện cần.

Việc kêu gọi đầu tư cần có sự cam kết tham gia của các hãng tàu lớn, các nhà khai thác cảng lớn thì mới là điều kiện đủ, hơn thế nữa là điều kiện tiên quyết.

Một vấn đề cũng cần lưu ý, hiện nay các nước trong khu vực đã và đang triển khai các cảng thông minh (Smart Ports) hay cảng hoàn toàn tự động không người (Full Automated Ports). Quy hoạch cảng nước sâu ở đây nếu có cũng phải theo định hướng trên mới đảm bảo tính cạnh tranh trong khu vực và bắt kịp xu hướng cảng biển tương lai.

Một số hình minh họa công tác khảo sát nghiên cứu của Portcoast trong 15 năm qua:

Hình 5: Phạm vi đã khảo sát địa hình biển

Hình 6: Các đợt khảo sát thủy hải văn biển trong khu vực

Hình 7: Phạm vi đã khảo sát địa chất biển

Hình 8: Kết quả diễn hình nghiên cứu mô phỏng sóng, dòng chảy, sa bồi