

KẾT NỐI VỚI CẢNG BIỂN ĐÃ CÓ LÀ VIỆC CẦN LÀM NGAY TRONG KẾ HOẠCH 2021 - 2025 ĐỂ MANG LẠI HIỆU QUẢ CAO CHO NỀN KINH TẾ NƯỚC NHÀ

KST TRẦN DÂN

PCT Hội KHKT Cầu đường Đà Nẵng

Qua theo dõi báo chí và thực tế quan sát được, tôi thấy nước ta còn nhiều bất hợp lý trong việc vận tải hàng hóa đi và đến trong và ngoài nước, cần sớm tập trung khắc phục không nên chần chừ nữa. Đó là việc kết nối giao thông tới cảng biển hiện có để vận tải hàng hóa đi và đến một cách tốt nhất. Công việc này thời gian qua Chính phủ và Bộ ngành chưa quan tâm đúng mức. Hiện nay vận tải hàng hóa bằng đường bộ chiếm 70% - 80% là quá bất hợp lý, trong khi đường sắt chỉ 1% - 2%, đường thủy nội địa 7% - 10%, dẫn đến lưu lượng vận tải bằng ô tô trên quốc lộ quá lớn, gây ra nhiều tai nạn giao thông làm chết quá nhiều người (5 tháng đầu năm 2021 đã làm chết hơn 2.600 người - Báo Giao thông số 65 ngày 01 tháng 6 năm 2021). Đó là thiệt hại về xã hội và dân sinh rất lớn không gì đo đếm được. Hậu quả này là do việc đầu tư không hợp lý gây nên. Do vậy ngay từ bây giờ các bộ ngành cần thấy và khắc phục trong chủ trương đầu tư từ năm 2021 trở đi, phấn đấu đến năm 2025 sẽ khắc phục được một phần những tồn tại nêu ở trên nhằm giảm bớt số lượng ô tô chở hàng chạy trên quốc lộ quá lớn, gây ra nhiều tai nạn giao thông, đó là chưa nói đến chi phí vận tải cao hơn các phương tiện khác như đường sắt, đường thủy.

Cụ thể ở phía Bắc cần sớm đầu tư đường sắt Yên Viên - Lim - Phả Lại - Hạ Long - Cảng Cái Lân (Quảng Ninh) đã bị đình chỉ từ năm 2011 theo Nghị quyết Chính phủ số 11. Có thể nói cần ưu tiên việc này ngay từ đầu năm 2021 trong kế hoạch đầu tư công năm 2021- 2025. Cần chú ý kéo dài đường sắt cho đến được cầu cảng Cái Lân cách ga 600m

hiện chưa có đường sắt. Công việc này cần làm trước đường sắt tốc độ cao Bắc Nam sẽ đem lại hiệu quả ngay và số vốn cũng không lớn lắm, Nhà nước có thể đầu tư được, ước tính gần 6.000 tỷ đồng hoặc làm theo PPP. Cảng có rồi, cầu cảng có rồi, thiết bị cũng có rồi, còn thiếu đường sắt kết nối để đưa hàng đi và đến mọi miền của tổ quốc một cách nhanh nhất, tốt nhất với giá thành phải chăng. Do đó ta cần làm ngay phương thức vận tải này ở đây vô cùng hợp lý vì Cảng Cái Lân hàng năm có gần 90.000 lượt phương tiện thủy cập cảng đưa 70 triệu tấn hàng hóa ra vào cảng, chiếm 70% tổng lượng hàng hóa qua cảng ở khu vực.

Tiếp theo là cụm cảng ở Hải Phòng bao gồm Nam Hải, Vật Cách, Nam Đình Vũ, Lạch Huyện. Có nhiều bến cảng container và cũng đã có đường sắt khổ hẹp ở cảng Hải Phòng cũ nhưng chưa có đường sắt đến Lạch Huyện là cảng nước sâu tại Hải Phòng, do đó cần sớm làm đường sắt kết nối để đưa hàng đi và đến từ cảng này đến Hà Nội, miền Bắc, Tây Bắc và Trung Quốc là hợp lý nhất. Công việc kết nối này không nên chậm trễ sau năm 2021, càng chậm càng không có lợi, nó cần được ưu tiên hơn đường sắt tốc độ cao Bắc Nam mà Thủ tướng vừa mới quyết.

Ở miền Trung cần sớm có đường sắt kết nối đến cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), Cửa Lò (Nghệ An), Vũng Áng (Hà Tĩnh), Liên Chiểu (Đà Nẵng), Quy Nhơn (Bình Định), Văn Phong và Ba Ngòi (Khánh Hòa), Tân Thuận (Bình Thuận). Những cảng này kết nối vào đường sắt Bắc Nam hiện tại rất dễ dàng vì cự ly rất ngắn, vốn đầu tư không lớn lại rất dễ dàng kết hợp với tuyến vận tải biển Bắc Nam Quảng

Ninh - Kiên Giang, sẽ đem lại hiệu quả lớn cho xã hội và cho cả nước. Công việc này cũng cần bắt đầu ngay từ năm 2021 trong kế hoạch 5 năm 2021 - 2025, song song với các dự án lớn của kế hoạch vốn trung hạn 2016 - 2020 đang được tiến hành thi công của đường sắt Bắc Nam hiện tại.

Ở miền Nam, đến năm 2020 ta đã có cụm cảng Cát Lái (TPHCM) và Cái Mép Thị Vải (Bà Rịa Vũng Tàu) là những cảng lớn nhất cả nước có sản lượng hàng container chiếm đến 90% cả nước để đi trong nước và quốc tế thế nhưng lại chưa có đường sắt kết nối đến cảng là điều lạ lùng. Do đó cần sớm nghiên cứu có đường sắt Biên Hòa - Bà Rịa Vũng Tàu là điều vô cùng cấp thiết lúc này trong kế hoạch 2021 - 2025, nó cần ưu tiên trước đường sắt tốc độ cao Bắc Nam. Quốc lộ 51 Biên Hòa - Vũng Tàu là trục duy nhất hiện tại nhưng đã quá tải gấp 3 lần lưu lượng thiết kế (thiết kế 12.000 xe/ngày đêm mà hiện tại tháng 5/2021 là 36.000 xe/ngày đêm - Báo Giao thông số 63 ngày 28/5/2021). Từ phân tích trên ta thấy việc xây dựng đường sắt kết nối ở đây là cần thiết hơn lúc nào hết. Nó cần được ưu tiên nhất trong kế hoạch xây dựng hạ tầng giao thông vận tải 2021 - 2025.

Ở đồng bằng sông Cửu Long nơi có đến 90% lượng gạo xuất khẩu, 65% lượng thủy sản xuất khẩu, 70% lượng trái cây xuất khẩu cả nước thế mà hiện nay lượng hàng hóa này phải vận chuyển bằng đường bộ lên TP Hồ Chí Minh và Bà Rịa Vũng Tàu để cập cảng và xuất ra nước ngoài. Đây là điều quá bất hợp lý, lãng phí tài nguyên quá lớn. Vì sao để trình trạng này quá lâu ?, có phải vì thiếu vốn ?. Kỳ này trong kế hoạch 2021 - 2025

cần ưu tiên làm một cảng nước sâu tại đây để xuất khẩu các mặt hàng nói trên một cách thuận lợi nhất, hạ giá thành vận tải, giảm lượng xe ô tô chạy trên đường đồng thời cần khai thác tối đa vận tải thủy nội địa sẽ đem lại hiệu quả kinh tế rất lớn. Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể nói sẽ mở cảng Trần Đề (Sóc Trăng) để phục vụ xuất nhập hàng hóa cho đồng bằng Sông Cửu Long (đã 2 năm nay). Thế nhưng đến nay vẫn chưa thấy thông tin gì mới về xây dựng cảng Trần Đề, mà mới nghe Thủ tướng nói năm 2021 sẽ làm đường sắt tốc độ cao Bắc Nam mà thôi. Xin đề nghị Bộ Giao thông Vận tải xem xét so sánh nên làm hạng mục nào trước để có lợi cho dân, cho nước theo tinh thần Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII vừa qua. Theo cá nhân tôi, làm đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu nối tới cảng Cái Mép Thị Vải và xây dựng một cảng nước sâu cho đồng bằng Sông Cửu Long là hai hạng mục cần ưu tiên nhất trong kế hoạch 2021 - 2025 để sánh kịp với các dự án cao tốc Bắc Nam phía Đông

đang làm theo kế hoạch vốn 2016 - 2020 và vốn 2021 - 2025.

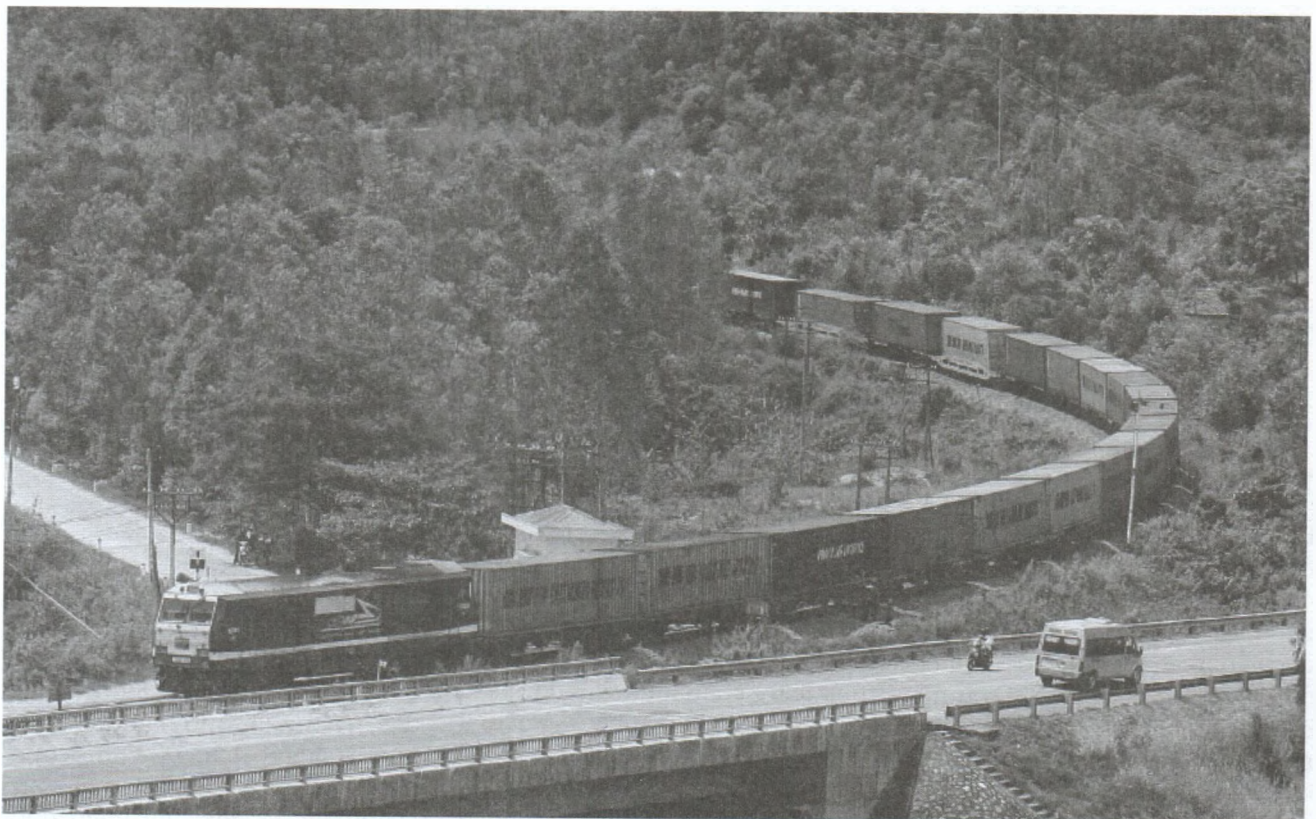
Ngoài những kết nối về đường sắt tới cảng và làm cảng cho đồng bằng Sông Cửu Long ra, một số đoạn đường bộ kết nối với cảng cũng cần được quan tâm sớm như 14 km đường bộ kết nối Quốc lộ 9 đến cảng Cửa Việt (Quảng Trị) cũng đề nghị Bộ Giao thông Vận tải quan tâm để phát huy hiệu quả của cảng này nhất là kết hợp với tuyến vận tải biển xuyên Việt Quảng Ninh - Kiên Giang. Ở đây nếu làm tốt có thể phục vụ hàng hóa đi Lào và Lào đi các nơi khác rất tốt. Theo Báo Giao thông đoạn tuyến này tỉnh Quảng Trị đã và sẽ bỏ ra 75 tỷ đồng để giải phóng mặt bằng phục vụ đầu tư Dự án, làm đường ô tô kết nối với cảng này để phục vụ phát triển kinh tế chung và cho cả tỉnh Quảng Trị.

Ngoài đường sắt, đường bộ kết nối tới cảng biển ra như đã nêu ở trên, việc kết nối vận tải đường thủy nội địa với cảng biển cũng cần quan tâm hơn trong kế hoạch 5 năm 2021 - 2025 này, mới đem lại hiệu

quả lớn cho nền kinh tế nước nhà nhất là Bắc Bộ và Nam Bộ là hai vùng đã có vận tải đường thủy nội địa hoạt động khá tốt nhưng vẫn chưa tốt như mong đợi của ngành đường thủy nội địa và nhân dân.

Tôi đề nghị hãy làm tốt các việc nêu trên từ năm 2021 này, sau đó mới nói đến đường sắt cao tốc Bắc Nam, nếu có làm thì nên cho khảo sát thiết kế, dự toán và cắm lộ giới ở thực địa rồi giao cho địa phương quản lý mặt bằng, cấm xây dựng các công trình và nhà cửa ở đây để sau năm 2025 nhẹ cho việc giải phóng mặt bằng khi công trình được lệnh khởi công.

Với nhiệt tình của một hội viên Hội KHKT Cầu đường Việt Nam, tôi xin mạnh dạn đóng góp với ngành những suy nghĩ của mình để những nhà đương chức tham khảo, nghiên cứu, nếu được thì áp dụng để có lợi cho đời, cho ngành và cho nhân dân. ■



Tàu container hành trình Bắc-Nam nối với cảng biển