

## NGÀNH GTVT VỚI KHÁT VỌNG ĐỘT PHÁ

Liên tiếp Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI, XII, XIII đều khẳng định quyết tâm đầu tư xây dựng hạ tầng GTVT làm sở của 3 khâu đột phá chiến lược phát triển đất nước. Với phương châm “Đi trước mở đường”, những năm qua ngành GTVT luôn nuôi dưỡng và thể hiện “Khát vọng đột phá” để từng bước hiện thực hóa mục tiêu Nghị quyết Đại hội Đảng đề ra.

# Phát triển đường thủy thành lĩnh vực vận tải trọng yếu

### HỒNG XIÊM

Các định hướng phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy và tăng kết nối đường thủy với cảng biển, đường bộ sẽ tạo sự thay đổi lớn về phát triển vận tải thủy nội địa.

#### GIẢI QUYẾT “ĐIỂM NGHÈN”, MỞ MANG HẠ TẦNG

Những ngày đầu tháng 8/2022, cả 3 gói thầu xây lắp của Dự án đầu tư cải tạo, nâng cấp kênh Chợ Gạo giai đoạn 2 (huyện Chợ Gạo, tỉnh Tiền Giang) đều đồng loạt thi công các hạng mục chính như: nạo vét gần 10 km kênh, sản xuất cấu kiện bê tông, thi công bờ kè, cầu và đường dân sinh.

Ông Hoàng Mai Hà - Trưởng phòng Điều hành dự án 1, Ban Quản lý các dự án (QLCDA) Đường thủy (Bộ GTVT) cho biết, dự án được khởi công tháng 12/2021 và dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2023. Tính đến hết tháng 7/2022, khối lượng nạo vét đạt hơn 255.000 m<sup>3</sup>, bằng hơn 35,5% tổng khối lượng nạo vét; lắp đặt 2 km khối bê tông chân cơ kè...

“Dù phải thi công trong điều kiện mật độ phương tiện lưu thông đông đúc và chịu ảnh hưởng của thủy triều nhưng dự án đảm bảo giao thông thủy trên kênh Chợ Gạo diễn ra thông suốt”, ông Hà chia sẻ.



Thi công tại dự án Cụm công trình kênh nối sông Đáy và sông Ninh Cơ

Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, kênh Chợ Gạo có đông đúc tàu vận tải hàng hóa bậc nhất cả nước, nhưng do luồng hẹp nên thường xuyên bị ùn tắc, quá tải. Với tổng mức đầu tư hơn 1.335 tỷ đồng, khi hoàn thành, dự án được kỳ vọng sẽ giúp tàu chở hàng trọng tải 2.000 - 3.000 tấn lưu thông thuận lợi, góp phần thúc đẩy vận tải thủy phía Nam.

“Điểm nghẽn hạ tầng đường thủy kênh Chợ Gạo được nhận diện và dự kiến đầu tư trong giai đoạn 2016 - 2020, nhưng do khó khăn về nguồn vốn và không triển khai được bằng hình thức xã hội hóa nên phải dùng ngân sách nhà nước để đầu tư và đến nay mới có thể triển khai”, lãnh đạo Ban QLCDA Đường thủy chia sẻ.

Còn tại phía Bắc, Ban QLCDA Đường thủy cũng đang điều hành triển khai dự án Cụm công trình kênh

đào nối sông Đáy và sông Ninh Cơ (huyện Nghĩa Hưng, tỉnh Nam Định). Dự án được động thổ vào tháng 11/2020, dự kiến hoàn thành vào tháng 6/2022, nhưng do ảnh hưởng của dịch Covid-19, cộng thêm vướng mắc về giải phóng mặt bằng nên dự án được gia hạn hoàn thành vào tháng 6/2023.

Mục tiêu chính của dự án là để tuyến kênh dài gần 1 km và rộng 90 - 100 m để tạo luồng đường thủy mới nối thông sông Đáy và sông Ninh Cơ, giúp phương tiện thủy trọng tải lớn từ ven biển lưu thông thuận lợi vào các cảng thủy nằm sâu trong sông Đáy. Công trình còn giúp thúc đẩy vận tải thủy và đầu tư các cảng, cụm cảng thủy theo quy hoạch tại khu vực Nam Định, Ninh Bình.

“Dự án có tổng mức đầu tư hơn 107 triệu USD, sử dụng nguồn vốn

ODA của Ngân hàng Thế giới, sau khi hoàn thành sẽ tạo ra tuyến kênh vận tải ứng tàu chở hàng có trọng tải 1.000 tấn đẩy tải và 3.000 tấn giảm tải thông qua.

Tuyến kênh mới này giúp phương tiện thủy trọng tải lớn, tàu VR-5B chạy tuyến ven biển lưu thông thuận lợi qua cửa Lạch Giang (sông Ninh Cơ) và sâu các cảng thủy trên sông Đáy. Trong đó, hành trình của phương tiện thủy từ Quảng Ninh về cảng Ninh Húc (tỉnh Ninh Bình) và ngược lại rút ngắn được 20% thời gian so với hiện nay, đại diện Ban QLCSA Đường thủy thông tin.

Một dự án khác cũng được những người làm vận tải thủy mong chờ từ lâu và sắp trở thành hiện thực là dự án xây dựng cầu Đuống (sông Đuống, TP. Hà Nội) giúp giải quyết triệt để “điểm nghẽn” tỉnh không thấp nhất trên, thuộc Hành lang vận tải thủy số 1 phía Bắc. Dự án có tổng mức đầu tư khoảng 1.793 tỷ đồng từ nguồn vốn đầu tư công, với quy mô xây dựng cầu Đuống dành cho đường sắt và cầu dành cho đường bộ để thay thế cầu hiện nay.

Các cầu mới có chiều cao khoang thông thuyền từ 7,5 - 9 m, rộng 50 m để giải quyết dứt điểm “điểm nghẽn” cản trở vận tải thủy trên Hành lang vận tải thủy số 1 do tỉnh không cầu Đuống hiện nay có kích thước khoang thông thuyền thấp, hẹp.

Ông Vũ Hồng Phương - Giám đốc Ban QLCSA Đường sắt (chủ đầu tư) cho biết, đơn vị vừa được Bộ GTVT giao tiếp nhận, làm chủ đầu tư dự án này và đang khẩn trương triển khai các bước chuẩn bị đầu tư để khởi công vào quý I/2023.

## TĂNG KẾT NỐI VỚI CẢNG BIỂN, CẢNG CẠN

Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, việc ưu tiên triển khai các dự án trên là nhiệm vụ, giải pháp “Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng GTVT thủy nội địa” được xác định trong Quyết định số 2249/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT (về triển khai thực hiện Chỉ thị số 37 ngày 29/9/2020 của Thủ tướng Chính phủ về thúc đẩy phát

triển vận tải thủy và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa).

Ngoài các dự án trên, một loạt các “nút thắt”, “điểm nghẽn” hạ tầng trên các tuyến vận tải thủy huyết mạch cũng được lên danh sách và giải pháp nguồn vốn, thứ tự ưu tiên để giải quyết.

“Chỉ thị số 37 của Thủ tướng nêu rõ các nhóm giải pháp trọng tâm để thúc đẩy phát triển vận tải thủy và giao nhiệm vụ thực hiện cụ thể cho Bộ GTVT cùng 5 bộ khác và UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam.

Thực hiện chỉ thị trên, Bộ GTVT đã lập kế hoạch với 9 nhóm nhiệm vụ, giải pháp và giao đầu mối cụ thể cho cục, vụ chủ trì và phối hợp triển khai”, lãnh đạo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam chia sẻ.



Cảng thủy nằm trong cảng cạn ICD Quế Võ, sông Đuống, tỉnh Bắc Ninh

Theo tìm hiểu của PV Tạp chí GTVT, một trong các giải pháp đang được Bộ GTVT chỉ đạo triển khai quyết liệt là đẩy mạnh kết nối vận tải giữa cảng thủy với cảng biển và thúc đẩy đầu tư, phát triển mô hình cảng thủy nằm trong cảng cạn ICD theo quy hoạch để hàng hóa xuất nhập khẩu được thông quan ngay tại cảng thủy.

Tại phía Bắc, có thể kể đến cảng thủy nằm trong cảng cạn đầu tiên là ICD Quế Võ (sông Đuống, Bắc Ninh), sắp tới sẽ có cảng cạn Khuyến Lương, Hồng Vân (sông Hồng, TP. Hà Nội)...

Nhằm hiện thực mục tiêu trên, cách đây không lâu, Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Xuân Sang đã trực tiếp đi khảo sát bằng phương tiện thủy dọc các tuyến Hành lang đường thủy

số 1, 2, 3 phía Bắc để khảo sát, nắm bắt tình hình thực tế.

“Các cảng thủy trên các hành lang vận tải thủy theo quy hoạch sẽ được sử dụng để trung chuyển hàng hóa cho miền Trung - Nam qua tuyến ven biển và hàng hóa xuất nhập khẩu tại cảng biển. Bộ GTVT sẽ nghiên cứu, quy hoạch tổng thể cảng cạn ICD quốc gia và ủng hộ các địa phương, đơn vị kinh doanh cảng thủy đầu tư mở rộng, nâng cấp cảng hiện có theo hướng tích hợp cảng thủy nằm trong cảng cạn ICD để tạo sự đột phá của cảng thủy”, Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang cho biết.

Trao đổi với PV Tạp chí GTVT, ông Trần Đỗ Liêm - Chủ tịch Hội Vận tải thủy nội địa Việt Nam cho rằng, giải pháp hình thành, phát triển hệ thống cảng cạn ICD của đường thủy là hướng đi đúng để phát huy sức mạnh của vận

tải thủy. “Vấn đề lớn nhất khi thúc đẩy hệ thống cảng cạn của đường thủy là mặt bằng đất đai. Chính sách đất đai được xây dựng cho các lĩnh vực, khi triển khai các dự án đầu tư cảng thủy sẽ gặp nhiều khó khăn, vướng mắc. Do đó, các địa phương cần có kế hoạch quản lý và sử dụng đất dành cho phát triển cảng cạn, cảng thủy.

Ngoài ra, nguồn vốn đầu tư cũng rất quan trọng, do đó Nhà nước nên có gói tài chính khuyến khích đầu tư phát triển cảng thủy, cảng cạn đường thủy và đội tàu vận tải thủy. Khi có chính sách đầu tư hấp dẫn, doanh nghiệp, người dân sẽ tham gia tích cực vào đầu tư, sản xuất kinh doanh trong lĩnh vực vận tải thủy, tạo sức bật phát triển vận tải thủy”, ông Liêm nhấn mạnh □