TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Bộ Giao thông vận tải đề xuất không xây siêu đê biển Vũng Tàu - Gò Công

17:32 20/10/2018

Bộ GTVT vừa đề nghị không tiếp tục nghiên cứu đầu tư đối với dự án đê biển Vũng Tàu - Gò Công vì lo ngại tuyến đê dài 28km này sẽ phá vỡ quy hoạch hệ thống cảng biển, đường thủy nội địa và hoạt động vận tải ven biển.

Đây là tuyến đê biển dự kiến dài 28km, rộng 30m, đầu tư hàng trăm nghìn tỉ đồng, nối Bà Rịa - Vũng Tàu với Tiền Giang. Nếu theo phương án kết hợp giao thông đường bộ là khoảng 155.610 tỉ đồng, trường hợp không kết hợp giao thông bộ là khoảng 135.189 tỉ đồng. Nếu vốn đối ứng nhà nước là 15-20%, ngân sách sẽ phải bỏ ra 23.341 - 31.122 tỉ đồng để đầu tư.

Theo Bộ GTVT, một công trình với quy mô như vậy sẽ tác động rất nghiêm trọng đến giao thông vận tải đường biển, đường thủy nội địa, xuất nhập khẩu hàng hóa, định hướng phát triển các cảng biển của khu vực và khả năng trung chuyển quốc tế.

Đề xuất xây dựng tuyến đê biển Vũng Tàu-Gò Công vấp phải sự phản đối của giới chuyên gia (Ảnh minh họa)

Trong khi đó hiệu quả đầu tư của tuyến đê biển này, theo Bộ GTVT, đến nay vẫn đang bỏ ngỏ, không rõ ràng, chưa xác định được quỹ đất đối ứng cho nhà đầu tư BT. Mục tiêu phát triển TP.HCM về phía biển một cách an toàn vẫn rất mù mờ.

Thậm chí, việc bỏ thêm hàng chục nghìn tỷ xây dựng tuyến đê biển Vũng Tàu - Gò Công có thể gây thiệt hại đến phát triển kinh tế - xã hội cả vùng Đông Nam Bộ mà dự án chưa đánh giá hết được.

Bộ GTVT cho rằng ý tưởng xây dựng tuyến đê biển Vũng Tàu - Gò Công có thể trực tiếp tác động đến luồng hàng hải Soài Rạp và luồng hàng hải Thị Vải - hai tuyến luồng hàng hải cực kỳ quan trọng của cả nước, phục vụ trực tiếp nhóm cảng biển khu vực Đông Nam Bộ với các khu bến cảng trên sông Soài Rạp, sông Đồng Nai, Cái Mép - Thị Vải.

Trong đó, khu bến cảng Cái Mép thuộc cảng biển Vũng Tàu là cảng cửa ngõ quốc tế, theo quy hoạch sẽ trở thành cảng trung chuyển quốc tế của khu vực.

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng 2030 cũng xác định cụm cảng biển Vũng Tàu là cảng tổng hợp quốc gia, cảng

cửa ngõ trung chuyển container quốc tế.

Hiện chức năng trung chuyển hàng hóa quốc tế được thực hiện chủ yếu tại khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải, phục vụ các tàu đi tuyến biển xa, trọng tải lớn và rất lớn. Cảng này có thể tiếp nhận đội tàu container trọng tải từ 194.000 tấn/18.000 TEU, cỡ tàu này hiện chỉ có 18 cảng trên thế giới có thể tiếp nhận.

Tàu trọng tải lớn sẽ không vào được cụm cảng Đông Nam Bộ nếu xây đê biển Vũng Tàu - Gò Công (Ảnh: TL)

Theo quy hoạch, hàng hóa thông quan qua nhóm cảng biển Đông Nam Bộ vào năm 2020 đạt 228,2 - 238,5 triệu tấn/năm, và trong 3 năm gần đây lượng hàng hóa thông qua nhóm cảng biển Đông Nam Bộ chiếm khoảng 34% tổng lượng hàng hóa thông qua tại 6 nhóm cảng biển trên cả nước.

Bộ GTVT nhấn mạnh, việc xây dựng tuyến đê biển Vũng Tàu - Gò Công sẽ khống chế mực nước khu vực các cửa sông, lưu vực sông vùng Đông Nam Bộ, hạn chế lưu thông dòng chảy, giảm độ sâu chạy tàu, hạn chế khả năng vận chuyển các tuyến hàng hải, khiến các tàu trọng tải lớn khó cập cảng khu vực.

Tuyến đê ngăn biển này cũng có thể làm cho tàu vận tải mất nhiều thời gian hơn để vượt đê biển, làm tăng chi phí vận tải hàng hóa, ảnh hưởng tới xuất khẩu.

Ý tưởng đề xuất Dự án Đê biển Vũng Tàu (Dự án) đã được Bộ NN-PTNT giới thiệu vào năm 2010 và đã được nghiên cứu sâu hơn thông qua 06 đề tài nghiên cứu khoa học công nghệ độc lập cấp Nhà nước. Tuy nhiên, đề xuất trên đã vấp phải

sự phản đối của giới chuyên môn.

Trong một cuộc hội thảo tổ chức vào tháng 4/2018, tại TPHCM, Liên hiệp các Hội khoa học và kỹ thuật Việt Nam tổ chức hội thảo khoa học "Dự án đê biển Vũng Tàu – Gò Công trong chiến lược ứng phó với biến đổi khí hậu Đồng bằng sông Cửu Long", nhiều ý kiến của các chuyên gia bày tỏ lo ngại dự án chưa đánh giá đầy đủ những tác động đối với điều kiện tự nhiên của vùng TP HCM.

Ông Trương Thành Công, Chủ tịch Liên hiệp các Hội khoa học và kỹ thuật tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cho rằng cần xem xét kỹ lưỡng những biến đổi về mặt sinh thái mà dự án này gây ra: "Hệ sinh thái khu vực Cần Giờ có lẽ bị thay đổi rất nhiều, vì chúng ta định biến khu vực ấy thành khu nước ngọt, hệ thống rừng ngập mặn vốn là lá phổi của thành phố có thể không còn nữa".

Giáo sư, Tiến sĩ Nguyễn Tất Đắc, chuyên gia cao cấp về mô hình thuỷ lợi và chất lượng nước bày tỏ lo ngại về tính hiệu quả của mục tiêu giảm triều, chống ngập úng cho TP HCM: "Tuy đạt được mục đích giảm triều nhưng có rất nhiều biện pháp để giảm triều, đây không phải là giải pháp tốt vì còn ảnh hưởng đến nhiều yếu tố khác như môi trường, giao thông của cả vùng".

TSKH Nguyễn Tác An, chuyên gia về biển, cho rằng thay đổi, phát triển là cần thiết nhưng phải làm đúng thời điểm, đúng năng lực, phù hợp xu thế ứng phó với biến đổi khí hậu toàn cầu. Trong khi các nước đang chủ trương lợi dụng thiên nhiên, nương vào thiên nhiên mà phát triển thì chúng ta lại chống chọi, can thiệp một cách thô bạo vào tự nhiên. Như vậy là đi ngược xu thế.

Theo ông An, về mặt khoa học, đây không phải là đê biển mà chính xác là đập biển. "Tác động về cả kinh tế lẫn môi trường và nhiều yếu tố khác giữa đê và đập là hoàn toàn khác nhau. Bỏ ra một số tiền lớn như thế để nghiên cứu làm một công trình mà ngay bản thân người làm không hiểu rõ mình đang làm gì thì cần xem lại tính khả thi của đề án", ông An nêu quan điểm và cho rằng tuyến đê Vũng Tàu-Gò Công không phải là giải pháp triệt để chống ngập tại TP.HCM.

Hải Đăng *(T/h)*