

TTĐT

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1741/TTg-CN

Hà Nội, ngày 23 tháng 12 năm 2019

V/v trả lời chất vấn của Đại biểu
Quốc hội Hồ Thanh Bình

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Giờ: ... 5 ...
	Ngày: 25/12/2019

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Hồ Thanh Bình;
- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang.

Thủ tướng Chính phủ nhận được Phiếu chất vấn số 210/GS-PCCV ngày 06 tháng 11 năm 2019 của Đại biểu Quốc hội Hồ Thanh Bình, Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang liên quan đến định hướng xây dựng cảng nước sâu cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long với nội dung như sau:

“Đồng bằng sông Cửu Long là khu vực trọng điểm sản xuất và xuất khẩu nông sản, hàng hóa của đất nước. Phân tích chuỗi giá trị hàng hóa và nông sản xuất khẩu của vùng đồng bằng sông Cửu Long cho thấy chi phí vận tải tăng thêm (có thể ước lượng từ 10-40%) và gây tổn kém thời gian vận chuyển cho các doanh nghiệp do phải vận chuyển đi xa đến các cảng ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh và Cái Mép. Xin hỏi Phó Thủ tướng nghĩ gì về định hướng xây dựng cảng nước sâu cho vùng đồng bằng sông Cửu Long để nâng cao năng lực cạnh tranh và hiệu quả xuất khẩu nông sản và hàng hóa cho vùng cũng như hỗ trợ nâng cao khả năng thu hút đầu tư nước ngoài vào khu vực đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL)”.

Vấn đề này, Thủ tướng Chính phủ xin trả lời như sau:

Diện tích các tỉnh, thành phố khu vực ĐBSCL khoảng 40,6 ngàn km², dân số khoảng 18 triệu người, chiếm 13% diện tích và hơn 19% dân số cả nước, có tốc độ tăng trưởng kinh tế trung bình cao hơn cả nước. Chỉ riêng lúa vùng ĐBSCL khoảng 47% diện tích và 56% sản lượng lúa cả nước; xuất khẩu gạo từ toàn vùng chiếm tới 90% sản lượng; chưa kể thủy sản chiếm 70% diện tích, 40% sản lượng và 60% xuất khẩu cả nước... nhưng thu nhập bình quân đầu người của vùng thấp hơn cả nước.

Năng suất vận chuyển của vùng nhìn chung còn kém, chủ yếu bằng phương tiện thủy nội địa và đường bộ do hệ thống cảng chủ yếu nằm trong sông, luồng vào cảng còn hạn chế, ít cảng công-ten-nơ chuyên dùng. Ngay cả khi đưa vào khai thác giai đoạn thông luồng kỹ thuật dự án Luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu cũng mới chỉ đáp ứng cho tàu trọng tải đến 10.000 tấn đầy tải, 20.000 tấn giảm tải để gom hàng tới các cảng cửa ngõ quốc tế để đi các tuyến biển xa.

Bên cạnh đó, theo Quy hoạch điện VII điều chỉnh và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, tại khu vực ĐBSCL hiện được quy hoạch 05 trung tâm nhiệt điện than gồm: Duyên Hải, Long Phú, Sông Hậu, Long An và Tân Phước, trong đó trừ trung tâm nhiệt điện Tân Phước, các nguồn nhiệt điện than còn lại đã vận hành hoặc đang

trong quá trình thực hiện chuẩn bị đầu tư/xây dựng theo quy hoạch với tổng nhu cầu than nhập khẩu khoảng 35-37 triệu tấn/năm cho giai đoạn đến năm 2025.

Nghiên cứu tại Hội thảo phát triển logistics trong các năm qua cho thấy có tiềm năng để phát triển một cảng biển có tính chất cửa ngõ tại vùng ĐBSCL phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa. Thời gian qua đã có nhiều nghiên cứu về khả năng quy hoạch cảng biển lớn tại ĐBSCL đã thực hiện như: Các đề xuất trong các nghiên cứu Quy hoạch chi tiết cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) và Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (Nhóm 6); Cảng nổi ngoài cửa biển Định An do Công ty dịch vụ vận tải Sài Gòn liên doanh với Singapore đề xuất; Cảng cứng ngoài khơi bờ biển Đại Ngãi tỉnh Sóc Trăng do 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 tháng 02 năm 1999; Cảng Hòn Khoai tỉnh Cà Mau do Công ty Vân Phong hợp tác với Công ty Bechtel - Hoa kỳ và Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau đề xuất năm 2015; Cảng Nam Du do Tập đoàn Tân Tạo đề xuất năm 2008.

Các nghiên cứu khả năng quy hoạch cảng biển lớn tại ĐBSCL đều khẳng định việc xây dựng một cảng đầu mối cho tàu biển trọng tải lớn (vượt qua khả năng nâng cấp cải tạo cửa sông) để làm hàng xuất nhập khẩu trực tiếp cho khu vực (ĐBSCL) nhằm hạn chế chuyên tiếp qua các cảng thuộc Nhóm 5 là nhu cầu cần thiết. Tuy nhiên các nghiên cứu trên được tiến hành độc lập, chưa lựa chọn được địa điểm phù hợp cũng như đề xuất được giải pháp phát triển đáp ứng yêu cầu phát triển vùng ĐBSCL trong dài hạn.

Trên cơ sở đề nghị của Bộ Công Thương, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận quy hoạch cảng trung chuyển than khu vực phía Nam tại huyện Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh, đồng thời giao Bộ Công Thương chỉ đạo Tập đoàn Điện lực Việt Nam phối hợp với các cơ quan liên quan lập dự án NCKT cảng nhập than của Trung tâm điện lực Duyên Hải (Trà Vinh). Tuy nhiên, sau khi đánh giá tại giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi, năm 2018, Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam (TKV) đã kiến nghị và được Thủ tướng Chính phủ đã chấp thuận chủ trương tạm dừng công tác lập báo cáo NCKT cảng trung chuyển than cho các Trung tâm Nhiệt điện khu vực ĐBSCL tại Duyên Hải - Trà Vinh; đồng thời Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT tiếp tục nghiên cứu các phương án đầu tư xây dựng cảng trung chuyển than tại khu vực ĐBSCL, lựa chọn phương án tối ưu, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của các Bộ về việc “Điều chỉnh Quy hoạch cảng biển Sóc Trăng và bến cảng Trần Đề trong quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam” (văn bản số 1432/TTg-CN ngày 28 tháng 10 năm 2019). Trên cơ sở kế thừa và làm rõ hơn, thực hiện so sánh, đánh giá ưu điểm, nhược điểm để lựa chọn vị trí cảng cửa ngõ cho vùng ĐBSCL đối với các vị trí như tại Trần Đề - Sóc Trăng, Duyên Hải - Trà Vinh, Hòn Khoai - Cà Mau, Gành Hào - Bạc Liêu, Nam Du - Kiên Giang về các yếu tố: kinh tế - xã hội, kinh tế - kỹ thuật; hiệu quả đầu tư; đánh giá sự liên quan với các

dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đã hoàn thành, đối với chiến lược đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải của vùng đồng bằng sông Cửu Long kết nối với Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Đông Nam Bộ. Theo đánh giá tổng thể, quy hoạch bến cảng Trần Đề thuộc cảng biển Sóc Trăng có thuận lợi hơn cả với kết nối đường thủy nội địa, đường bộ đến Cần Thơ cũng như đến các tỉnh khác của khu vực, phục vụ cho tàu tổng hợp, công-ten-nơ đến 100.000 tấn, tàu hàng rời đến 160.000 tấn. Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với địa phương và các bộ, ngành liên quan nghiên cứu, hoàn chỉnh hồ sơ quy hoạch và đề xuất cơ chế, kêu gọi đầu tư bến cảng bằng nguồn vốn xã hội hóa.

Bến cảng cửa ngõ ĐBSCL nếu được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận bổ sung Quy hoạch và kêu gọi đầu tư thành công sẽ đáp ứng cho các tàu trọng tải lớn trên 100.000 tấn, hình thành các tuyến vận tải biển xa (châu Âu, Bắc Mỹ...) phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trực tiếp cho vùng ĐBSCL mà không phải gom hàng tại khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải hoặc các cảng biển trung chuyển quốc tế tại khu vực. Bên cạnh đó, tuyến luồng kênh Quan Chánh Bó vào khu bến cảng Cái Cui và các bến cảng thuộc cảng biển Cần Thơ vẫn tiếp tục được khai thác với vai trò là khu bến vệ tinh, thực hiện gom hàng tới các bến cảng cửa ngõ cũng như vận tải hàng hóa với các tuyến vận tải cự ly ngắn.

Việc kết hợp khai thác đồng thời cảng cửa ngõ vùng ĐBSCL với gam tàu trọng tải đến 100.000 tấn hoặc hơn để phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trực tiếp đi các tuyến biển xa (châu Âu, Bắc Mỹ...) cùng với khu bến cảng Cái Cui, cảng biển Cần Thơ tiếp nhận gam tàu dưới 20.000 tấn phục vụ vận tải hàng hóa đi các tuyến biển gần (nội Á) và gom hàng tới các bến cảng cửa ngõ, bến cảng trung chuyển quốc tế sẽ đảm bảo khả năng đáp ứng nhiều chủng loại tàu có trọng tải khác nhau và có các line tàu đa dạng đi các nước, góp phần phát triển dịch vụ logistics, giảm giá thành vận tải hàng hóa, giảm tải cho hệ thống đường bộ, nâng cao vị thế khai thác cảng biển Việt Nam trong khu vực và quốc tế; phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh khu vực và đất nước.

Xin trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Hồ Thanh Bình đã quan tâm đến hoạt động của Chính phủ trong chỉ đạo điều hành ngành giao thông vận tải./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP;
- Tổng Thư ký Quốc hội;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Vụ Phục vụ hoạt động GS, VPQH;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT, các Vụ: TH, TKBT, QHDP;
- Lưu VT, CN (2) cp 14



