

Lấn biển, phát triển kinh tế ven biển là con đường tương lai của Việt Nam

QĐND Online - Sau khi đọc loạt bài và nhất là bài báo "Đẹp giàu nhờ lấn biển - kinh nghiệm thế giới và bài học cho Việt Nam", PGS, TS **Phạm Văn Song**, Phó hiệu trưởng Trường Đại học Việt Đức, nguyên Phó viện trưởng Viện Thủy lợi và Môi trường, Trường Đại học Thủy lợi đã có phản hồi tới Báo Quân đội nhân dân Điện tử, đánh giá cao tư tưởng của loạt bài. Ông cho rằng, để đánh thức "mặt tiền" Biển Đông, vấn đề lấn biển, phát triển kinh tế ven biển là con đường tương lai của Việt Nam. Phóng viên **Báo Quân đội nhân dân Điện tử** đã có cuộc phỏng vấn ông về vấn đề này.

Ứng dụng và kế thừa kinh nghiệm thành công của các quốc gia đi trước

Phóng viên: Thưa ông, trên thế giới đã có nhiều quốc gia thực hiện chiến lược quai đê lấn biển để phát triển kinh tế. Ông có thể cho một vài ví dụ về các mô hình đê biển thành công trên thế giới, xứng đáng để Việt Nam học tập?

PGS, TS Phạm Văn Song: Hà Lan đã xây dựng tuyến đê biển khổng lồ Afsluitdijk để "thuần hóa" vùng đồng bằng châu thổ sông Rhin thuộc Hà Lan, khu vực có điều kiện tự nhiên, thiên tai gần giống với ĐBSCL. Công trình có quy mô rất lớn, tổng chiều dài hơn 32km, rộng 90m, và độ cao ban đầu 7,25m trên mực nước biển trung bình. Công trình này chạy dài từ mũi Den Oever thuộc tỉnh Noord Holland lên đến mũi Zurich thuộc tỉnh Friesland.



Tuyến đê biển Afsluitdijk của Hà Lan. Ảnh: Pinterest.com

Tuyến đê biển khổng lồ này đã cô lập vịnh ngập triều nước mặn Zuiderzee; cải tạo chất lượng nước và hệ sinh thái cửa sông thành "biển hồ" nước ngọt với tổng diện tích 110.000ha, mở rộng thêm diện tích đất thổ cư và canh tác nông nghiệp.

Một công trình đê biển khác của Hà Lan chính là tuyến Deltawerken. Công trình khổng lồ này được xây trên tam giác châu thổ thuộc phụ lưu sông Rhine - Meuse ở Tây Nam Hà Lan. Với hệ thống đê biển và vượt biển, cống điều tiết và âu thuyền cho giao thông thủy trị giá 6,81 tỷ euro, dự án đã tạo được nhiều hồ chứa nước ngọt, rút ngắn đường giao thông và đê sông nội địa. Để duy trì tàu bè thông thương nhộn nhịp và ngành ngư nghiệp nội địa không bị ảnh hưởng nhiều, các nhà khoa học Hà Lan đã phải nghiên cứu thiết kế lại các cống điều tiết kiểm soát nước, âu thuyền, cầu..., để Biển Bắc vẫn thông được với các hồ nước nội địa. Tuy nhiên trong trường hợp khẩn thiết (bão biển, triều cường...) thì có thể đóng kín hoàn toàn để bảo vệ phía bên trong đê. Hiện nay do biến đổi khí hậu, nước biển dâng và nền móng nước Hà Lan đang sụt lún, do đó từ năm 1996 chính phủ Hà Lan đã nâng cấp làm cao thêm và nền móng đê vững chắc hơn cho khoảng 400km đê hiện hữu vào năm 2015.



Hệ thống cống khổng lồ ngăn nước mặn xâm nhập tại tuyến đê Deltawerken. Ảnh: Deltawerken.com

Hàn Quốc cũng được biết tới với dự án đê biển Saemangeum bao quanh một vùng biển có diện tích 40.100 ha nằm giữa biển Hoàng Hải và cửa sông Saemangeum. Công trình này đã giúp Hàn Quốc có thêm 401 km vuông, tương đương với 2/3 diện tích thủ đô Seoul. Ban đầu chính phủ Hàn Quốc định dành 70% diện tích đất cải tạo cho sản xuất nông nghiệp,

nhưng hiện nay sản lượng lương thực của Hàn Quốc đang vượt xa nhu cầu trong nước. Chính vì thế, Seoul dự kiến xây dựng khu vực này thành một thành phố mới nhằm phát triển các ngành công nghiệp, vận tải biển, du lịch, giải trí và trồng hoa. Saemangeum sẽ đóng vai trò quan trọng trong kế hoạch của Hàn Quốc nhằm phát triển khu vực bờ biển phía Nam thành một trung tâm vận tải, du lịch và công nghiệp xanh của khu vực Đông Bắc Á.

Tuyến đê biển Saint Peterburg cũng được ghi nhận là thành công khi đảm bảo được an toàn cho TP quan trọng cũng tên bên bờ Biển Bắc trước triều cường và bão biển. Để bảo đảm gần như nguyên trạng môi trường sinh thái, chế độ thủy văn sát với tự nhiên, độ mở tổng cộng của các cửa cống thông với biển của tuyến đê rộng gần 2km, rộng hơn 1,5 lần tổng cộng tất cả các cửa sông trong vịnh Neva. Đây có thể là bài học để Việt Nam xây dựng tuyến đê biển, nhưng vẫn đảm bảo yếu tố bảo vệ môi trường sinh thái.

Phóng viên: *Việt Nam là quốc gia có truyền thống trị thủy, quai đê lấn biển lâu đời. Theo ông, đâu là điểm đặc trưng trong hoạt động lấn biển của người Việt?*

PGS, TS Phạm Văn Song: Là một quốc gia ven biển, Việt Nam có nhiều dẫn chứng hiệu quả trong việc xây dựng đê biển mang lại sinh kế cho hàng triệu người. Việc quai đê lấn biển tại Việt Nam truyền thống hàng trăm năm. Các tuyến đê dọc vùng duyên hải Thái Bình – Ninh Bình đã bắt đầu có từ thời phong kiến nhà Trần (Trần Nhân Tông – năm 1248), đặc biệt là thời nhà Nguyễn (Nguyễn Công Trứ – năm 1830) đã lấy địa bàn cấp huyện làm quy hoạch khai hoang lấn biển (hai huyện mới là Tiền Hải và Kim Sơn) và lấy thủy lợi làm căn cứ tổ chức quy hoạch ruộng đất.

Ở miền Bắc, theo thống kê từ năm 1958 đến năm 1994, chỉ tính từ Quảng Ninh đến Ninh Bình đã có 56 công trình khai hoang lấn biển với tổng diện tích là 55.465 ha, trong đó bao gồm các vùng đất nuôi trồng thủy sản, nông nghiệp, làm muối. Ở miền Nam, tại Cà Mau, hằng năm, đất phù sa bồi ra biển trung bình khoảng 80-100 m, có nơi đạt 150 m. Tại vùng vịnh Rạch Giá – Kiên Giang, năm 1997 đã xây dựng dự án lấn biển lớn với tổng diện tích lấn biển khoảng 500 ha. Khu vực lấn biển này hiện đã trở thành khu dân cư, dịch vụ hiện đại nhất của TP Rạch Giá, tỉnh Kiên Giang.

Tuy nhiên, các dự án quai đê lấn biển của Việt Nam hiện chỉ dừng lại ở việc mở mang đất đai, chưa có các mục tiêu khác như: Kiểm soát mực nước triều, chống triều cường, tăng khả năng thoát lũ, hay dùng mặt biển làm không gian chứa nước ngọt cung cấp cho dân sinh và phát triển kinh tế ven biển.

Mở đường tiến ra biển lớn

Phóng viên: Với yêu cầu phát triển mới, đặc biệt là trong bối cảnh biến đổi khí hậu, Việt Nam cần có những thay đổi gì trong các chương trình xây dựng đê biển, hỗ trợ phát triển kinh tế ven biển trong tương lai?

PGS, TS Phạm Văn Song: Trước diễn biến ngày càng cực đoan của thời tiết, việc chinh phục thiên nhiên nhằm chống chọi với thiên tai, cùng với sự tiến bộ của công nghệ và vật liệu mới thì yêu cầu về các tuyến đê biển mới không chỉ là mục tiêu mở mang đất đai mà còn để bảo vệ dân cư, kiểm soát lũ, triều cường và tạo hồ, trữ nước ngọt, giúp đáp ứng sinh kế của người dân và là phương án đối phó với biến đổi khí hậu toàn cầu đang diễn ra mạnh mẽ.

Từ kinh nghiệm từ các quốc gia trên thế giới cho thấy việc xây dựng hệ thống đê biển để trữ nước ngọt và kiểm soát hạn mặn là việc làm cần thiết đối với các quốc gia ven biển. Điều này càng trở nên cấp thiết với quốc gia có đường bờ biển dài như Việt Nam và khu vực châu thổ ĐBSCL đang có nguy cơ xâm nhập mặn do biến đổi khí hậu toàn cầu.



Mô hình tuyến đê biển lấn biển vùng vịnh Rạch Giá – Kiên Giang. Khi được thực hiện sẽ mang lại hiệu quả không thể đo đếm. Ảnh: Kiengiang.gov.vn

Vấn đề đặt ra là làm thế nào để thực hiện phương án trữ nước ngọt hiệu quả và phù hợp với nhu cầu và năng lực của Việt Nam. Trên thế giới, có nhiều quốc gia từng áp dụng thành công các mô hình lấn biển thành công với mục đích thủy lợi và mở rộng sinh kế của người dân, đáng để Việt Nam nghiên cứu để áp dụng tại khu vực ĐBSCL.

Theo nghiên cứu của nhóm chuyên gia Viện khoa học Thủy lợi Miền Nam và Trường Đại học Thủy lợi, ĐBSCL là nơi có địa hình thấp trũng, về mùa mưa chịu tác động bởi lũ sông Mekong

đổ về kết hợp với triều cao ngoài biển gây ngập úng trong thời gian dài. Hằng năm lũ gây ra thiệt hại không nhỏ về nhà cửa, cơ sở hạ tầng và các hoạt động kinh tế. Trong khi đó, do hệ thống công trình ven biển chưa hoàn thiện nên nước ngọt từ thượng lưu không được giữ lại để phục vụ sản xuất vào mùa khô. Trong những năm vừa qua và tới đây, sự thay đổi về nguồn nước từ thượng lưu sông Mekong sẽ làm giảm đáng kể lượng dòng chảy về hạ lưu làm cho vấn đề khan hiếm nước sẽ ngày càng trở nên bức thiết. Vì vậy yêu cầu cấp thiết cần có các giải pháp bổ sung nguồn nước ngọt cho vùng ĐBSCL đặc biệt là khu vực Tứ giác Long Xuyên và nam Bán đảo Cà Mau, vùng khan hiếm nước ngọt nhất hiện nay.

Một trong những giải pháp táo bạo được các nhà khoa học thủy lợi thuộc Viện khoa học Thủy lợi Miền Nam đưa ra là xây dựng tuyến đê lấn biển vùng vịnh Rạch Giá – Kiên Giang với mục tiêu để tạo ra một hồ chứa nước ngọt ở ven biển có dung tích lớn cung cấp nước cho dân sinh và các ngành kinh tế trong khu vực; hỗ trợ thoát lũ cho vùng ven biển Tây và cả ĐBSCL; tăng cường giao thông đường bộ và an ninh-quốc phòng; phát triển năng lượng điện bằng gió và thủy triều; mở rộng hệ thống cảng biển...

Điểm quan trọng hơn là trình độ kỹ thuật trong thiết kế thi công, giám sát công trình đê trên biển của Việt Nam với nhiều nền tảng vững chắc như các công trình: Đê chắn sóng Dung Quất – Quảng Ngãi, đê chắn sóng và chắn cát cảng Lạch Huyện – Hải Phòng, đê chắn sóng đảo Cô Tô, dự án Thủy lợi cống Cái Lớn, Cái Bé... giúp việc xây dựng đê biển tại khu vực Rạch Giá – Kiên Giang là hoàn toàn khả thi về mặt kỹ thuật.

Phóng viên: Theo đánh giá của ông, những tuyến đê lấn biển mới như tại vịnh Rạch Giá – Kiên Giang ngoài chức năng ngăn lũ, ngăn mặn, còn mang lại những lợi ích kinh tế to lớn nào, đặc biệt là với chiến lược biển và phát triển kinh tế biển của nước ta?

Phản biện sai, chủ quan, cứng nhắc sẽ kéo lùi sự phát triển

PGS, TS Phạm Văn Song: Chương trình nghiên cứu "Giải pháp tổng thể xây dựng tuyến đê biển vịnh Rạch Giá – Kiên Giang" đã chỉ ra rằng việc xây dựng tuyến đê biển cho vịnh Rạch Giá – Kiên Giang ngoài việc làm giảm thiểu tác động của lũ sông Mekong kết hợp với triều cao ngoài biển mà còn tạo ra cho khu vực một hồ trữ nước ngọt với dung tích lớn (khoảng 3,5 tỷ m³). Đây chính là điều kiện để phát triển các ngành kinh tế mũi nhọn của khu vực như: Nuôi trồng thủy hải sản, phục vụ nước tưới cho sản xuất nông nghiệp, thâm canh tăng vụ, tăng năng suất cây trồng. Trong mùa lũ, do áp lực lũ chảy ra biển, trong những năm lũ lớn mặn xâm nhập vào trong hồ không đáng kể. Đối với lũ nhỏ, mặn có khả năng xâm nhập vào trong vịnh nhưng nồng độ mặn tại cửa Rạch Giá vẫn duy trì ở mức 0. Ngoài ra, với thiết kế đê biển sẽ tạo ra một tuyến đường bộ giao thương thuận lợi giữa các điểm Hòn Chông, Hòn Tre, Xẻo Quao của vịnh Rạch Giá. Tuyến đê biển mới cũng là tiền đề

chuyển đổi sản xuất và phát triển thêm một số ngành kinh tế như: Du lịch, cảng biển và điện gió...; tạo quỹ đất để mở rộng TP Rạch Giá; tạo nên một hệ cảnh quan sinh thái mới vùng ven biển để phát triển du lịch.



Các tuyến đê biển sẽ không chỉ mang lại hiệu quả về thủy lợi, mà còn mang lại nhiều lợi ích về du lịch, kinh tế và an ninh. Trong ảnh: Một khu đô thị mới trên khu vực lấn biển tại TP Rạch Giá. Ảnh: Vov.vn

Theo tính toán của các chuyên gia tổng chi phí xây dựng tuyến đê biển Rạch Giá – Kiên Giang vào khoảng trên 1 tỷ USD, nhưng hiệu quả mà nó mang lại sẽ không thể đo đếm và góp phần thiết thực vào chiến lược biển và phát triển kinh tế biển của nước ta.

PV: Vừa qua, xuất hiện một số ý kiến phản biện, thậm chí phản đối bất cứ dự án nào liên quan đến lấn biển vì có nhiều ý kiến cho rằng các dự án này không bảo đảm vấn đề môi trường. Theo ông, cần nhìn nhận hiện tượng trên như thế nào?

PGS, TS Phạm Văn Song: Hiện tồn tại hai quan điểm công trình và phi công trình, thường xuyên đối lập, thậm chí tranh cãi gay gắt. Có một số nhà khoa học và cả giới chính trị, nhân sĩ, trí thức hay phản đối các dự án kiểu này với những lập luận về môi trường. Tôi nghĩ là cũng không có gì xấu cả, có thể phần lớn mọi người cũng chỉ quan tâm để làm sao đất nước

phát triển bền vững, tránh những thiếu sót có thể để lại hậu quả khôn lường rồi hậu thế sẽ trách móc chúng ta. Vậy cần giải quyết như thế nào? Theo tôi thì rất cần phải đối thoại bằng khoa học, chứ không cãi nhau tùy hứng, lung tung...Thông thường nếu nói có tác động đến môi trường thì phải chứng minh, diễn giải phải có con số cụ thể rồi tính rủi ro ...Hồi trước khi triển khai dự án lấn sông Đồng Nai, tôi từng được mời tham gia chủ nhiệm gói đánh giá môi trường sau này đây. Chủ đầu tư đã có cách làm khá cầu thị là mời chính những nhà khoa học đang mạnh mẽ phản biện tham gia dự án đánh giá tác động môi trường; có sự tham gia của một người chuyên môn vững, trẻ, từng tốt nghiệp ở phương Tây, cập nhật các phương thức đánh giá tác động môi trường tiên tiến nhất tham gia cùng, phân tích rủi ro kỹ càng, khoa học. Cuối cùng đã tạo được sự đồng thuận. Quan sát trong giới thời gian qua, tôi thấy có 3 dự án lấn biển lớn tại Việt Nam ban đầu bị phản đối mạnh mẽ nhưng sau đó có dự án đã được triển khai. Như dự án thủy lợi cống Cái Lớn, Cái Bé (Kiên Giang) ban đầu cũng tranh cãi kịch liệt nay đang thi công rồi, bị chậm mất mất năm vì phải giải trình rồi tổ chức phản biện thông tin. Phản biện đúng thì giúp phát triển bền vững, phản biện sai, chủ quan, cứng nhắc có khi lại kéo lùi sự phát triển!

Phóng viên: Trân trọng cảm ơn ông!

TRẦN TUẤN SƠN (thực hiện)