

Diễn biến của luồng Sông Hậu (2018-2021)

Nguyễn Ngọc Trân [1]

Từ khi luồng được thông kỹ thuật toàn tuyến tháng 01/2016, rồi Dự án Luồng cho tàu biển có trọng tải lớn vào sông Hậu chính thức đi vào hoạt động đến nay đã 5 năm, thời gian giữa hai lần Đại hội. Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) tiếp tục đầu tư cho Dự án trong 5 năm (2021-2025) mặc dù thực tế cho thấy mục tiêu của Dự án hầu như không khả thi. Nhà nước có nên tiếp tục đổ ngân sách vào Dự-án-vạn-tỷ-đồng-không-lối-ra này không? Bài viết này phân tích diễn biến của luồng sông Hậu từ các số liệu của chính Bộ GTVT và từ ảnh vệ tinh đến tháng 03/2021 cho thấy tiếp tục đầu tư là một phí phạm ngân sách nhà nước không thể chấp nhận, là để lợi ích nhóm tiếp tục cản trở xuất nhập khẩu đường biên và sự phát triển của ĐBSCL.

Luồng sông Hậu (LSH) được đề cập trong bài viết này là luồng được xác định trong Dự án Luồng cho tàu biển có trọng tải lớn vào sông Hậu đã được phê duyệt chủ trương đầu tư trong văn bản số 123/TTg-CN ngày 22.01.2007 (với tổng dự toán là 3148,5 tỷ đồng) và được duyệt đầu tư tại Quyết định số 3744/QĐ-BGTVT với tổng mức đầu tư là 10319,2 tỷ đồng. Chủ đầu tư là Cục Hàng hải Việt Nam.



Hình 1. LSH đã được khai thác thử nghiệm từ 03/01/2016 đến ngày 17/01/2017 và chính thức đi vào hoạt động ngày 17/01/2017 [2].

LSH gồm có bốn đoạn cấu thành, từ Biển Đông vào là (1) đoạn luồng biển từ phao số 0 đến phao số 12 dài 7,7 km; (2) đoạn Kênh Tắt hoàn toàn đào mới, cắt đôi huyện Duyên Hải, dài 8,7 km; (3) đoạn từ Ngã ba Kênh Tắt – Kênh Quan Chánh Bó đến Ngã ba Kênh Quan Chánh Bó - sông Hậu, dài 20 km; (4) đoạn từ Ngã ba Kênh Quan Chánh Bó - sông Hậu đến điểm giao với Luồng Định An, dài 16,2 km

Diễn biến của LSH được khảo sát từ hai nguồn thông tin: các *Thông Báo Hàng hải* (TBHH) do Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải Việt Nam (thuộc Bộ Giao thông Vận tải) công bố từ tháng 12/2018 đến 03/2021 [3] và các ảnh vệ tinh Landsat 8 và Google Earth cho đến thời điểm 13/03/2021.

Các thông tin từ TBHH được trình bày dưới dạng bảng mà chiều đứng là thời gian các TBHH công bố kết quả đo đạc và chiều ngang là các phao hàng hải dọc theo các đoạn luồng. Trong mỗi khung của bảng, nếu đầy đủ, gồm ba cụm ký tự A, B, C. A được đọc là từ phao “x”±q mét. mét đến phao “y”±q mét. B là tìm đoạn luồng cạn nhất. C là độ sâu cạn nhất đoạn luồng. Với cách trình bày như vậy, đọc theo chiều đứng sẽ thấy diễn biến tại một vị trí theo các đợt đo, trong khi đọc theo chiều ngang cho phép thấy được tình trạng của luồng dọc theo các phao tại một đợt đo.

Ảnh vệ tinh được sưu tầm tập trung vào hai thời đoạn: lúc dòng chảy sông Hậu có lưu lượng cao, giàu trầm tích, và lúc dòng chảy có lưu lượng thấp, nghèo trầm tích. Ảnh vệ tinh được sưu tầm như vậy từ năm 2017 đến 2021.

1. Đoạn luồng biển

Một đặc điểm của luồng biển là nó gồm hai đoạn, một đoạn nằm trong và một đoạn nằm bên ngoài khu vực kè. Khu vực kè rộng 610 ha là để bảo vệ Cảng than của Trung tâm nhiệt điện Duyên Hải và đoạn luồng biển ở đầu ra Kênh Tắt. Khoảng hở giữa kè Nam và kè Bắc (sau đây được gọi là *họng* của khu vực kè) là 530 mét.

Diễn biến của đoạn luồng biển được thể hiện trong Bảng 1 với số liệu từ 11 TBHH.

Nhận xét.

(1) Từ năm 2018 đến nay đã có hai lần nạo vét duy tu đoạn luồng biển. Lần đầu theo TBHH tháng 3/2019 nạo vét đoạn bên trong khu vực kè từ phao “8” đến “12” đến sát cửa ra của Kênh Tắt. Lần thứ hai, theo TBHH tháng 10/2020, nạo vét đoạn bên ngoài khu vực kè, từ phao “5” đến “7” đưa độ sâu về -6,5 mét tính đến mực nước “số 0 hải đồ”.



(2) *Đã xuất hiện tình trạng bồi lắng chắn ngang luồng ngoài họng khu vực kè.*

Trong đợt đo tháng 12/2018 có một dải cạn chắn ngang luồng (DCCNL), độ sâu cạn nhất trong dải cạn là -2,3 mét nằm sát biên luồng phải, và độ sâu cạn nhất ở tim luồng là -3,1 mét. Trong đợt đo tháng 2/2019 có hai DCNL. *Cả hai nằm ngoài khu vực kè.* Sự hình thành các DCCNL là đúng

quy luật như ở Cửa Định An. Đáng lý hình thành ở đầu cửa ra của Kênh Tắt nhưng Kè Bắc và Kè Nam đã đưa các “dải cạn chắn ngang luồng” này ra bên ngoài hòng khu vực kè.

(3) *Bảng 1* cho thấy độ sâu cạn nhất của luồng biển đoạn ngoài khu vực kè, từ phao “1” đã cạn hơn -6,5 mét ngay trong TBHH tháng 12/2018, và qua các đợt đo, càng tiến gần đến hòng khu vực kè độ sâu cạn nhất tăng lên -4.1 mét, mặc dù đã có đợt nạo vét duy tu từ phao “5”+300 đến “7”-700 dài 1720 mét.

Bảng 1		DIỄN BIẾN CỦA LUỒNG SÔNG HẬU, ĐOẠN LUỒNG BIỂN QUA CÁC THÔNG BAỜ HANG HAI											
↓ đợt → phao	"0"	"1"	"2"	"3"	"4"	"5"	"6"	"7"	"8"	"9"	"10"	"11"	"12"
31/12/2018		Dải cạn chắn ngang luồng từ "1" - "12", độ sâu min trong dải cạn 2,3m (P), độ sâu min ở tim -3.1 DC CNL: Dải cạn chắn ngang luồng; tim: độ sâu min ở tim luồng; DC: độ sâu min trong dải cạn											
Nạo vét duy tu									NVD "8"-420 - "10"+360		NVD "10"+500 - "12"		
T 03/2019			DC CNL, "2"-470 - "4"+750 tim -5.3, DC -5.0			DC CNL, "5"-390 - "8"+420, ĐS tim -4.3, ĐS DC -4.1							
28/06/2019			"2"-480 - "4"+530 tim -5.3, DC -5.0			"4"+530m - "8"+300 tim -4.7, DC -4.0			"8"+300 - "10"-200 tim -6, DC -2.5			"10"-200 - "12" tim -7.4, DC -2.4	
9/10/2019			"2"+330 - "4"+530 tim -5.5, DC -5.1			"4"+530m - "8"+480 tim -4.7, DC -4.0			"8"+480 - "10"-200 tim -5.7, DC -2.9			"10"-200 - "12" tim -4.8, DC -4.1	
25/12/2019		"1"+170 - "3"+530 tim -5.8, DC -5.0			"3"+530 - "8"-250 tim -4.2, DC -4.1				"8"-250 - "10"-200 tim -3.5, DC -2.5			"10"-200 - "12" tim -5.3, DC -3.0	
9/4/2020		"1"+190 - "3"+60 tim -5.6, luồng -5.0			"3"+60 - "8"-450 luồng (LG) -4.1				"8"-450 - "10"-200 tim -2.8, luồng -2.0 P			"10"-200 - "12" tim -5.1, LG -2.3	
												"10"+90 - "12" tim -5., LG -3.4 P	
25/6/2020		"1"+390 - "4" LG -5.0				"4" - "8"-80 luồng -4.0			"8"-80 - "10"-200 tim -2.9, luồng -2.0 P			"10"-200 - "12" tim -5.7, LG -2.4	
Nạo vét duy tu						NVD "5"+300 - "7"-700							
31/12/2020												"10"-730 - "12" LG -2.6	
31/03/2021		"1"+180 - "3"+350 luồng -5.0				"3"+350 - "8"+470 luồng -4.0			"8"+470 - "10"-200 tim -3.3, luồng -2.4 P			"10"-730 - "12" tim -4.5, LG -2.2	"11"-150 - "12" tim -6.1, LG -3.8

 xem xét diễn biến dọc theo luồng tại 1 thời điểm
  xem xét diễn biến tại một vị trí theo thời gian
 Trong mỗi khung, nếu đầy đủ, có 3 cum ký tự **A, B, C**. **A** đọc là từ phao ". " đến ". " / **B** là độ sâu cạn nhất ở tim luồng / **C** là độ sâu cạn nhất của đoạn luồng

(4) Bên trong khu vực kè, luồng biển có hai phân đoạn: (I) từ “8” + x mét đến “10”-200 mét (khoảng từ hòng đến chỗ rẽ của luồng vào Cảng than) và (II) từ “10”-200 đến “12” (từ chỗ rẽ này đến cửa ra của Kênh Tắt).

Số liệu của *Bảng 1* cho thấy sau đợt nạo vét duy tu tháng 3/2019, trong phân đoạn (I) độ sâu cạn nhất ở tim luồng cũng như độ sâu cạn nhất trong dải cạn tăng lên nhanh chóng. Trong phân đoạn (II) tình hình diễn ra tương tự tuy độ sâu cạn nhất ở tim luồng tăng lên chậm hơn. Để hiểu số liệu đợt tháng 3/2021 cần liên hệ đến việc xây dựng Cảng tổng hợp ngay bên cạnh phân đoạn (II). Sẽ đề cập ở (6) và *Hình 2e*.

Những nhận xét trên đây được tiên liệu nhưng tốc độ bồi lắng nhanh là điều đáng nhận mạnh và cần được quan tâm.

(5) Các Hình 2 là ảnh vệ tinh chụp luồng biển. Hình 2a và 2b chụp vào lúc dòng chảy sông Hậu lưu lượng cao, giàu trầm tích đổ vào LSH để ra biển. Chính vào khoảng thời gian này lắng đọng trầm tích, hình thành “đãi cạn ngăn cách luồng” bên ngoài hòng khu vực kè.



Hình 2c và 2d chụp vào tháng 2, lúc dòng chảy sông Hậu lưu lượng thấp, nghèo trầm tích chảy vào LSH. Một phần của dòng chảy ven bờ dọc Kè Bắc chảy vào bên trong khu vực kè. Chính dòng chảy này tạo nên sự nâng cao nhanh chóng của phân đoạn (I) của luồng biển bên trong khu vực kè.



Hình 2e chụp ngày 13/03/2021 cho thấy dòng chảy ven bờ dọc Kè Bắc chảy rất ít vào khu vực kè, đồng thời chỉ ra những dự án, công trình đang được tích cực triển khai.

(6) Luồng biển sẽ có nhiều biến đổi với những dự án công trình trong khu vực kè. Đó là dự án Cảng tổng hợp Trà Vinh (đánh số 1), cầu cảng của cảng này (đánh số 2, song song với bờ) và cầu cảng than thứ ba (đánh số 3, thẳng góc với bờ) của Cảng Than của Trung tâm Nhiệt điện Duyên Hải.

Địa hình của khu vực kè vốn đã phức tạp với những tuyến luồng độ sâu khác nhau, với vùng cho tàu than trọng tải từ 30000 đến 50000 tấn DWT xoay trở, nay lại thêm Cảng tổng hợp, cầu cảng, luồng và vùng xoay trở cho tàu.

Tình hình này đặt ra các câu hỏi: Cơ quan nào quản lý và chịu trách nhiệm trong việc khai thác 610 ha của khu vực kè: Tổng Công ty Điện lực Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam (Bộ GTVT) hay Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh? Và chịu trách nhiệm trước “ai”? Các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan có ý kiến gì?

2. Đoạn Kênh Tắt

Đoạn luồng Kênh Tắt dài 8,7 km từ cửa Kênh đến ngã ba với Kênh Quan Chánh Bó. Các phao dọc theo luồng là từ phao “12” đến phao “22”.



Thông tin trong các TBHH được trình bày trong Bảng 2. mỗi bờ kênh trên một dòng.



Nhận xét.

(1) Ngay từ đầu năm 2019, đã phải nạo vét Kênh Tắt.

Theo TBHH tháng 3/2019, một đợt nạo vét duy tu Kênh Tắt đã hoàn thành ở ba đoạn từ “14”+640 đến “14”+940 (dài 300 mét), từ “22”-500 đến “22”-320 (dài 180 mét), và từ “22”-140 đến “22”+120 (dài 260 mét). Tổng chiều dài nạo vét là 740 mét, độ sâu -6,5 mét, đáy luồng rộng 70 mét. Trong ba đoạn thì hai ở đầu vào gần Ngã ba Kênh Tắt – Kênh Quan Chánh Bó và một ở gần đầu ra cửa Kênh Tắt

Bảng 2 **DIỄN BIẾN CỦA LUỒNG SÔNG HẬU, ĐOẠN KÊNH TẮT**
QUA CÁC THÔNG BÁO HÀNG HẢI

↓ ngày TB → phao	bờ	"12"	"14"	"16"	"18"	"20"	"22"	N3 KT-QCB (N3)
31/12/2018	P					từ "20"+800 đến N3, -4,4, LL 20m		
	T						"22"-500 - N3, -4,8, LL 40m	
TBHH số 46		"14"+640 - "14"+940			"22"-500 - "22"-320	"22"-140 - "22"+120		
T 03/2019	P	"12"+540 - "14"+500, -5, LL 10						
	T	"12"+680 - "14"+320, -5,5, LL 4						
28/06/2019	P		"14"+440 - N3, -4,4, LL 2					
	T				"18"+180 - "20"-580, -5,2, LL 1	"22"-250 đến N3, -4,1, LL 20		
9/10/2019	P		"16"+150 - "20"+450, -5,5, LL 2					
	T	"12"+670m - "16"-5,8, LL 1						
25/12/2019	P	"12" - "16"+430, -4,2, LL 4						
	T							
9/4/2020	P	"12" - "22"-430, -4,8, LL 10				"22"-430 - N3, -3,0, LL 24		
	T	"12" - "22"-430, -4,6, LL 10				"22"-430 - N3, -0,8, LL 50		
25/6/2020	P	"12" - "22"-430, -5,2, LL 5				"22"-430 - N3, -2,4, LL 26		
	T	"12" - "22"-430, -4,5, LL 15				"22"-430 - N3, -1,3, LL 50		
31/12/2020	P		"16"-560 - "16"+450, -5,5					
	T						"22"-280 - "22"+420, -1,6, LL 49	
31/03/2021	P	"12" - "22"-430, -5,2, LL 10				"22"-430 - N3, -2,9, LL 30		
	T	"12" - "22"-430, -5,5, LL 6				"22"-430 - N3, -0,5, LL 55		

 Xem xét diễn biến dọc theo luồng tại 1 thời điểm  xem xét diễn biến tại một vị trí theo thời gian
 ll: lấn luồng A, B, C, A : từ phao "A" đến "B" là độ sâu cạn nhất ở tim luồng/C là độ sâu cạn nhất của đoạn luồng

(2) Hai mái kênh bị sạt lở, lấn luồng xảy ra suốt dọc Kênh Tắt ở cả hai bờ.

Lấn luồng xa nhất là ở đoạn giữa phao “22”-430 đến Ngã ba Kênh Tắt – Kênh Quan Chánh Bó. TBHH tháng 3/2021 cung cấp thông tin: Dài độ sâu nằm bên trái luồng lấn luồng xa nhất 55mét, độ sâu đạt -0,5 mét nằm sát biên luồng, trong khi bên phải, dài độ sâu bên phải lấn luồng xa nhất 30 mét, độ sâu đạt -2,9 mét nằm sát biên luồng.

(3) Mặc dù vừa được nạo vét đầu năm 2019, độ sâu tim luồng cạn nhất nâng lên nhanh chóng ở hai đầu Kênh Tắt. Tình trạng lấn luồng vẫn tiếp tục diễn ra.

(4) Sạt lở mái bờ kênh là một nguyên nhân của sự lấn luồng và nâng đáy luồng.

Hình 4 là ảnh vệ tinh luồng Kênh Tắt chụp ngày 07/02/2020. Hình 4a thể hiện tình trạng Kênh Tắt từ cửa ra, phao “12”, đến Ngã ba Kênh Tắt – Kênh Quan Chánh Bó với đầy đủ các hiện tượng lấn luồng ở hai bờ phải và trái, nâng đáy luồng (tim luồng cạn nhất trên -6,5 mét. Hình 4b nhìn cận cảnh Ngã ba Kênh Tắt - K. Quan Chánh Bó.

(5) Chính vì hậu quả tổng hợp của tình trạng sạt mái bờ Kênh, lún luồng và đáy luồng cạn hơn - 6,5 mét nên đã có quy định của ngành: (1) tất cả các tàu trọng tải lớn dùng luồng sông Hậu để vào Cảng Cái Cui tạm thời đều phải giảm tải; (2) phải chạy với tốc độ chậm (để không tạo sóng lớn, tránh sạt lở mái bờ); và (3) luồng sông Hậu chỉ sử dụng một chiều luân phiên. Những quy định này là *sự nhìn nhận trên thực tế sự phá sản của mục tiêu của Dự án Luồng sông Hậu* bởi lẽ những nguyên nhân trong bài này cũng như trong bài sau là khách quan, có tính quy luật.



Hình 5 là ảnh một tàu trọng tải lớn, đã giảm tải, chạy với tốc độ chậm vào Kênh Tắt.



Còn tiếp: *Diễn biến đoạn Kênh Quan Chánh Bó và đoạn trở ra sông Hậu*

CHÚ THÍCH:

[1] :- Giáo sư, Tiến sĩ khoa học, Nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy ban khoa học kỹ thuật Nhà nước (1980-1992), Chủ nhiệm Chương trình Điều tra cơ bản đôn bằng sông Cửu Long (1983-1990), Đại biểu Quốc hội (1992-2007).

[2] :- Thư Bộ trưởng Bộ GTVT trả lời tác giả về việc nạn vét duy tu và tình hình khai thác luồng Định An và Luồng sông Hậu (số 13438/BGTVT-KHDT, ngày 29/11/2018).

[3] :- Có 11 TBHH số 257 ngày 28/12/2018, số 46 ngày 22/3/2019, số 07 tháng 4/2019, số 136 ngày 28/6/2019, số 203 ngày 09/10/2019, số 287 ngày 25/12/2019, số 62 ngày 09/04/2020, số 132 ngày 25/06/2020, số 234 ngày 14/10/2020, số 313 ngày 31/12/2020, số 80 ngày 31/3/2021.