

# Luồng hàng hải Trần Đề: Cần khách quan, tôn trọng quy luật

Nguyễn Ngọc Trân [1]

**Tóm tắt:** Luồng hàng hải Trần Đề là một luồng đang được Cục Hàng hải Việt Nam xúc tiến xác lập. Những đặc điểm của Sông Hậu nhánh Trần Đề đã được đề cập [2], bài viết này xem xét luồng hàng hải Trần Đề nhằm cung cấp thông tin qua đó góp phần vào việc đánh giá khách quan tính khả thi và bền vững của luồng. Dịch chuyển đứng và dịch chuyển ngang của các điểm độ sâu cạn nhất, nhận xét và trao đổi, và sau cùng đề xuất và khuyến nghị, là nội dung của bài viết. Ảnh vệ tinh và số liệu của các Thông báo Hàng hải (TBHH) của Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải miền Nam thuộc Bộ Giao thông vận tải là những cứ liệu có được để phân tích.

## 1. Luồng hàng hải Trần Đề cần được xác định rõ ràng

Luồng hàng hải Trần Đề được Cục Hàng hải Việt Nam công bố trong Quyết định số 953/QĐ-CHHVN ngày 25/6/2018 với các thông số kỹ thuật theo thiết kế như sau:

+ *Tổng chiều dài tuyến luồng* là 31 km, gồm hai đoạn: đoạn 1, đoạn cửa Trần Đề từ phao số “0” đến phao số “15” có chiều dài khoảng 25,0 km; đoạn 2, từ phao số “15” đến phao số “17” có chiều dài khoảng 6,0 km.

+ *Cao độ đáy luồng* theo thiết kế  $H = -2,8$  mét (hệ cao độ Hải đồ); *Cao độ đáy luồng khai thác* (hiện hữu): độ sâu tự nhiên;

+ *Bề rộng đáy luồng* 130 mét; *Bán kính cong nhỏ nhất* khoảng 560 mét.

Như vậy, theo công bố luồng hàng hải Trần Đề là từ phao số “0” đến phao số “17”, dài 31 km.

Một câu hỏi đặt ra: Thế thì tại sao trong các Thông báo hàng hải (TBHH) sau Quyết định 953, các năm 2018, 2019, 2020 và 2021, luồng hàng hải Trần Đề, ngoài đoạn chính thức được công bố (từ phao “0” đến phao “17”), luôn có “*đoạn luồng từ phao số "17" kết nối ra luồng hàng hải Định An - Sông Hậu*”?

Đoạn luồng này không có trong Quyết định công bố 953. Nó dài hơn cả luồng công bố, và gồm có hai phân đoạn, một “*từ phao số "17" đến cặp phao số "25", "28" có chiều dài khoảng 20,5 km, bề ngang đáy luồng 130 mét*”, và hai, “*từ cặp phao này kết nối ra luồng hàng hải Định An - Sông Hậu, có chiều dài khoảng 11,7 km, bề rộng đáy luồng 200 mét*” . [3]

Các TBHH còn cho biết: Tuyến luồng *tận dụng độ sâu tự nhiên* và có tọa độ tìm tuyến xác định theo *Bảng 1*.

*Sự khác biệt giữa “luồng được công bố” và “luồng được thông báo” không thể rõ ràng hơn và cần có một giải đáp từ Cục Hàng hải Việt Nam.*

**Bảng 1**

Tên điểm	Hệ VN-2000		Hệ WGS-84		Tên điểm	Hệ VN-2000		Hệ WGS-84	
	Vĩ độ (φ)	Kinh độ (λ)	Vĩ độ (φ)	Kinh độ (λ)		Vĩ độ (φ)	Kinh độ (λ)	Vĩ độ (φ)	Kinh độ (λ)
T6A	09°31'51,7" N	106°12'39,3" E	09°31'48,0" N	106°12'45,7" E	T12	09°40'53,1" N	106°06'18,9" E	09°40'49,4" N	106°06'25,3" E
T7	09°34'44,1" N	106°11'17,6" E	09°34'40,4" N	106°11'24,0" E	T13	09°42'16,3" N	106°05'42,1" E	09°42'13,1" N	106°05'48,5" E
T8	09°34'50,0" N	106°11'13,1" E	09°34'46,3" N	106°11'19,5" E	T14	09°44'49,9" N	106°04'47,4" E	09°44'46,2" N	106°04'53,9" E
T9	09°35'42,0" N	106°10'13,4" E	09°35'38,4" N	106°10'19,9" E	T15P	09°45'35,7" N	106°04'31,1" E	09°45'32,0" N	106°04'37,5" E
T10	09°37'50,4" N	106°08'30,8" E	09°37'46,7" N	106°08'37,2" E	T18AP	09°46'59,4" N	106°04'17,7" E	09°46'55,8" N	106°04'24,1" E
T11	09°39'58,3" N	106°06'43,0" E	09°39'54,6" N	106°06'49,4" E	Bảng Tên điểm và tọa độ này được nhắc lại trong các TBHH số 180 năm 2018, 182 năm 2019, 189 năm 2020. Tên điểm mang tên mới trong TBHH số 169 năm 2021				
T12	09°40'53,1" N	106°06'18,9" E	09°40'49,4" N	106°06'25,3" E					

## 2. Luồng hàng hải Trần Đề thể hiện trên ảnh vệ tinh

### (1) Luồng hàng hải công bố

Luồng hàng hải công bố được thể hiện trên ảnh vệ tinh Google Maps trong Hình 1. Bên phải là tọa độ (vĩ độ φ, kinh độ λ) trong Hệ VN-2000 của các phao trích ra từ các TBHH. Phao “15” đặt cạnh bãi triều xã An Thạnh Nam. Phao “17” không xa Cửa sông Cồn Tròn. Đoạn đi vào đất liền bằng 19,35% tổng chiều dài của luồng.



### LUỒNG HÀNG HẢI TRẦN ĐỀ CHÍNH THỨC ĐƯỢC CÔNG BỐ

Phao	φ	λ
0	09°18'55.53"N	106°22'26.47"E
1	09°19'16.21"N	106°20'49.24"E
2	09°19'23.97"N	106°19'31.22"E
4	09°19'28.24"N	106°19'21.71"E
8	09°20'05.68"N	106°18'37.47"E
10	09°21'17.72"N	106°18'05.85"E
12	09°22'54.46"N	106°17'22.84"E
11	09°24'32.85"N	106°16'45.98"E
13	09°26'08.01"N	106°15'43.32"E
16	09°27'16.15"N	106°14'51.02"E
15	09°28'57.88"N	106°14'09.78"E
18	09°30'28.91"N	106°13'19.75"E
17	09°31'54.80"N	106°12'45.93"E

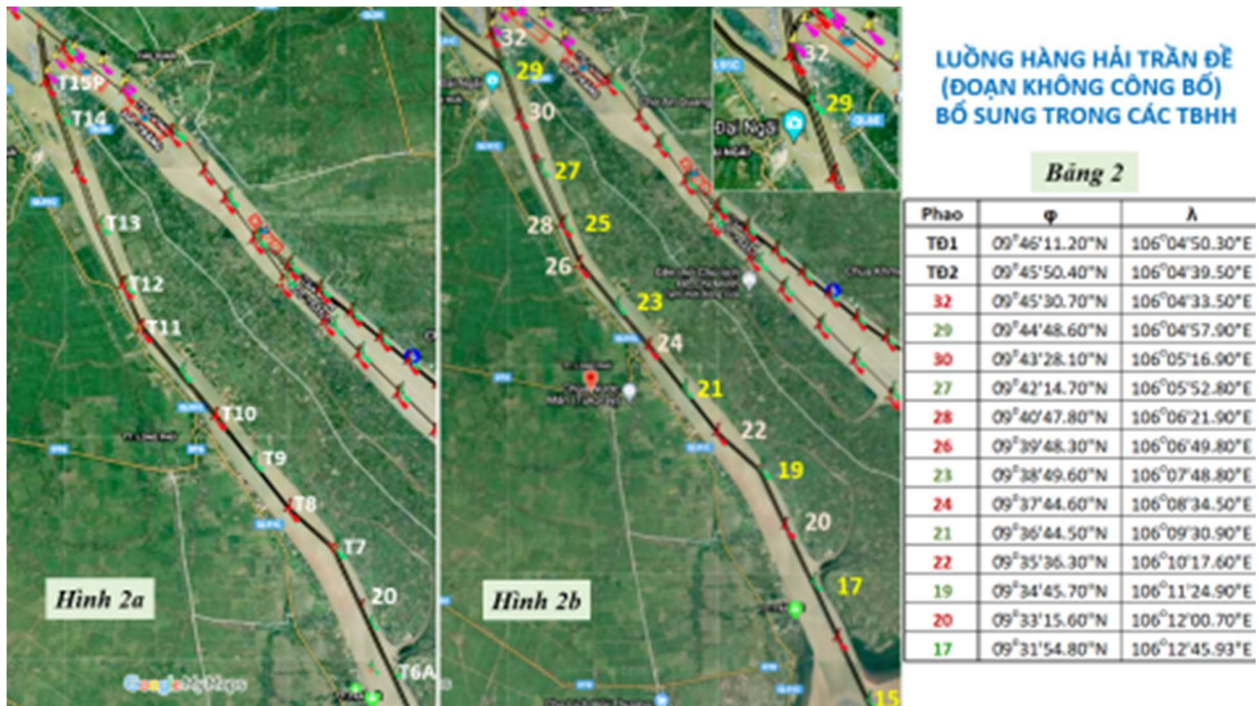
Nguồn: + Sơ đồ tham khảo Vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ – Google My Maps; + Các TBHH của TCTBDATHMN

## 2) Đoạn không có trong công bố, nhưng được thông báo trong các TBHH

Đó là đoạn đi từ phao “17” đến điểm tiếp nối luồng hàng hải Định An - Sông Hậu được xác định, cho đến TBHH 189 ngày 26/8/2020, bằng tọa độ các tim tuyến ký hiệu T6A, ... T15P, T18AP. Hình 2a. Kể từ TBHH số 169 ngày 18/6/2021, các “T” được thay thế bằng các phao được đánh số.

Trong TBHH số 169 ngày 18/6/2021, các phao số từ “17” được tiếp nối theo thứ tự bằng các phao 20, 19, 22, 21, 24, 23, 26, 28, 27, 30, 29, 32 và TĐ2, TĐ1 nơi trở ra sông Hậu và nhập vào luồng hàng hải Định An. Hình 2b. Tọa độ các phao trong Bảng 2, có xê dịch đôi chút so với các T trong Bảng 1, trừ tọa độ T7 và T8.

Việc đổi từ “T” sang “phao” phải cảnh báo trước luồng hàng hải Trần Đề từ phao “0” đến phao “32” và nhập vào luồng Định An sắp được Cục Hàng hải công bố?



## 3. Dịch chuyển của luồng hàng hải Trần Đề từ năm 2018 đến năm 2021

Từ khi có Quyết định công bố luồng hàng hải Trần Đề (tháng 6/2018) đến nay có tất cả 4 TBHH vào các ngày 06/9/2018, 04/9/2019, 26/8/2020 và 18/6/2021.

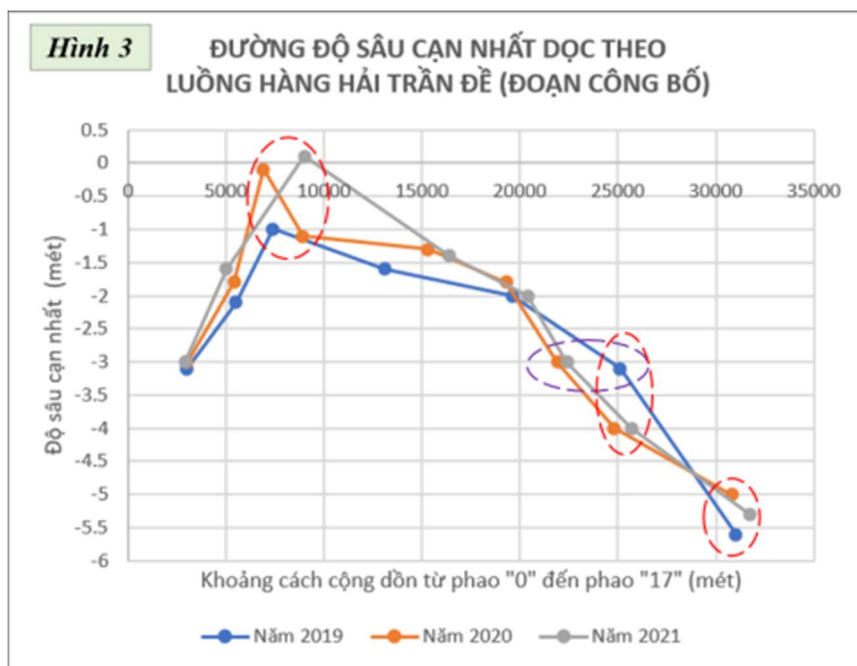
TBHH về độ sâu của luồng năm 2018 cực kỳ sơ lược. Chỉ có 4 giá trị cho cả chiều dài 63,2 km. Cụ thể: đoạn từ phao “0” đến phao “15”, độ sâu đạt từ 1,4 mét trở lên; đoạn từ phao “15” đến phao “17”, độ sâu đạt từ 4,3 mét trở lên; đoạn từ phao “17” đến hạ lưu bến phà Cồn Cát – 0,66 km, độ sâu đạt từ 4,4 mét trở lên; đoạn từ hạ lưu bến phà Cồn Cát – 0,66 km đến đoạn tiếp nối luồng hàng hải Định An – sông Hậu, độ sâu đạt từ 5,4 mét trở lên.

TBHH các năm 2019, 2020, 2021 chi tiết hơn. Các số liệu độ sâu đo đạc được thông báo vào cuối tháng 8 và đầu tháng 9, trừ năm 2021 vào tháng 6.

Các vị trí có độ sâu cạn nhất cùng với sự dịch chuyển của chúng rất quan trọng đối với chức năng phục vụ vận tải của một luồng hàng hải. Vì vậy, tác giả đã xây dựng từ các số liệu đo đạc, *đường độ sâu cạn nhất dọc theo luồng hàng hải Trần Đề*, đoạn được công bố từ phao “0” đến phao “17”. *Hình 3*.

Các số liệu trong đoạn luồng còn lại được thông báo quá sơ lược để được đưa vào *Hình 3*.

Các đồ thị trong *Hình 3* chỉ ra những dịch chuyển trong ba năm 2019, 2020, 2021 của đường độ sâu cạn nhất dọc theo luồng hàng hải Trần Đề.



+ Điểm độ sâu cạn nhất của luồng ở vào khoảng mét 6900 (năm 2020) và mét 9000 (năm 2021). Năm 2019 điểm này ở mét 7400. Dịch chuyển ngang của điểm độ sâu cạn nhất nằm trong khoảng 6900 – 9000 mét. Dịch chuyển đứng của điểm là 0,9 mét năm 2020 so với 2019, là 1,1 mét năm 2021 so với năm 2019. Điểm độ sâu cạn nhất năm 2021 là +0,1 mét, cao hơn “số 0 hải đồ”.

Nguồn số liệu: Thông báo Hàng hải số 182/2019, 189/2020, 169/2021.

+ Điểm độ sâu cạn nhất của luồng -3,1 mét năm 2019 ở mét 25000. Ở mét 24800, cách đó 200 mét, điểm độ sâu cạn nhất của luồng năm 2020 là -4 mét, *sâu hơn* năm 2019 0,9 mét. Năm 2021 điểm độ sâu cạn nhất của luồng -4 mét ở mét 25700, cùng độ sâu với năm 2020 nhưng cách đó 900 mét; *sâu hơn* năm 2019 0,9 mét và cách đó 700 mét.

+ Điểm độ sâu cạn nhất của luồng sâu -3 mét năm 2020 ở mét 21900, năm 2021 ở mét 22400 cách đó 500 mét. Điểm độ sâu cạn nhất của luồng năm 2019 sâu hơn 0,1 mét (-3,1 mét) ở mét 25100 lại cách đó gần 3000 mét.

+ Ở phao “17”, phao cuối cùng của luồng công bố, điểm độ sâu cạn nhất của luồng là -5,6 mét năm 2019, -5,0 mét năm 2020, và -5,3 mét năm 2021.

Bốn trường hợp dẫn ra trên đây cho thấy dịch chuyển của luồng hàng hải Trần Đề diễn ra khá thú vị, dịch chuyển ngang và dịch chuyển đứng đan xen nhau và/hoặc diễn ra cùng lúc, với biên độ chiều đứng khá quan trọng, 1,1 mét.

#### 4. Nhận xét và trao đổi

Với các chuỗi số liệu đo đạc trong 3 năm, còn quá ngắn, và hầu như chỉ tại một thời điểm trong năm, những nhận xét dưới đây mới là bước đầu.

(1) Những nhận xét về dịch chuyển đứng và dịch chuyển ngang trên đây là ở thời điểm đo, được thông báo cuối tháng 8 đầu tháng 9. Cần có số liệu vào các thời điểm khác trong năm và trong nhiều năm hơn để có hiểu biết đầy đủ hơn về luồng.

(2) Sự tồn tại của điểm có độ sâu cạn nhất cạn nhất của luồng và sự dịch chuyển ngang và dịch chuyển đứng của điểm và vùng xung quanh là không riêng của luồng Trần Đề vì đã gặp ở luồng hàng hải Định An.

(3) Dịch chuyển đứng và dịch chuyển ngang không tách biệt nhau. Có những cung đoạn một trong hai nổi trội.

(4) Năm 2019 hạn hán nặng, nước về ĐBSCL thấp. Điều này trong một chừng mực nhất định làm cho các điểm có độ sâu cạn nhất trong cung đoạn từ mét 3000 đến mét 20000 năm 2019 sâu hơn hai năm 2020 và 2021.

(5) Các Hình 2a và 2b cho thấy hành trình của “luồng hàng hải thông báo” như sau: (a) chạy dọc theo bờ trái từ phao “17” đến phao “19”; (b) đổi sang bờ phải từ đây đến phao “24”; (c) chạy dọc bờ phải từ phao này đến cặp phao “25” “28”; (d) đổi bờ lần thứ hai, từ bờ phải sang bờ trái từ cặp phao này đến phao “29”; (đ) chạy dọc bờ trái từ phao này đến phao “32” rồi ra sông Hậu nhập vào luồng hàng hải Định An.

*Hành trình này phù hợp với đặc điểm hai lần đổi bờ của luồng sâu nhất của nhánh Trần Đề.*[4]

(6) Số liệu đo đạc từ phao “17” đến phao “32” là quá thô và sơ lược.

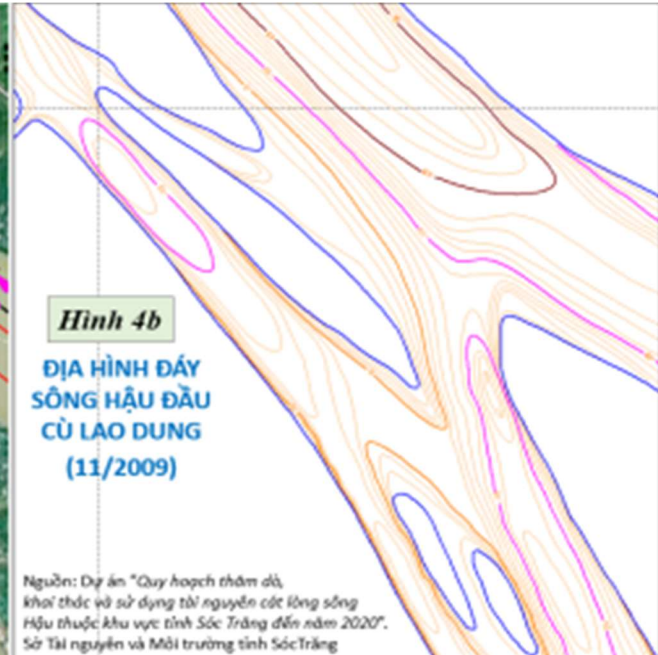
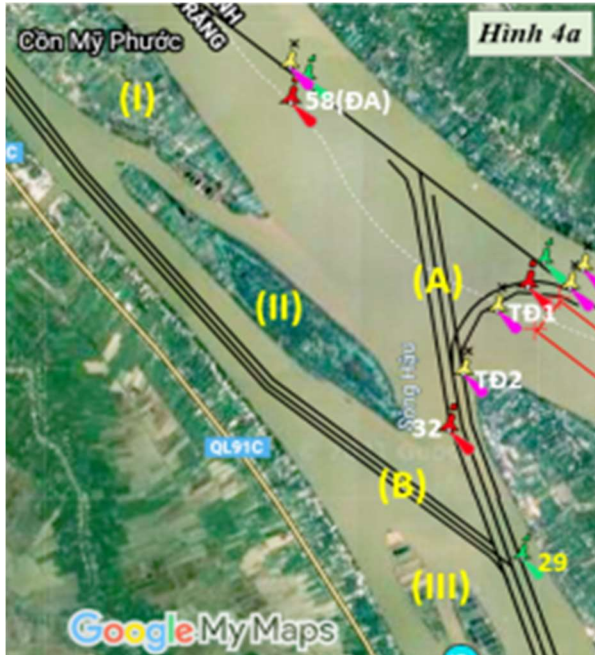
+ Các TBHH chỉ cho thông tin “từ phao số “17” đến cặp phao “25” - “28”, chiều dài khoảng 20,5 km, bề rộng đáy luồng 130 mét, độ sâu nhỏ nhất đạt” từ 4,4 mét trở lên năm 2018; từ 4,0 mét trở lên năm 2019; từ 4,1 mét trở lên năm 2020; từ 4,0 mét trở lên năm 2021.

+ Tương tự đối với đoạn luồng từ cặp phao “25”, “28” kết nối ra luồng hàng hải Định An - Sông Hậu, có chiều dài khoảng 11,7 km, bề rộng đáy luồng 200 mét. Độ sâu nhỏ nhất đạt 5,3 mét trở lên năm 2021; 5,1 mét trở lên năm 2020; 5,4 mét trở lên năm 2019; và 5,4 mét trở lên năm 2018.

Một số liệu cho cả đoạn 20,5 km, và một số liệu cho cả đoạn 11,7 km. Không có tọa độ vị trí đo đạc các số liệu đó. Nói quá thô và sơ lược là vì vậy.

(7) Một luồng hàng hải Trần Đề phục vụ sự phát triển đồng bằng sông Cửu Long đòi hỏi luồng phải thông ra sông Hậu và nhập vào luồng hàng hải Định An, hoặc tại đầu Cù lao Dung, hoặc tại một vị trí khác xa hơn về phía Cần Thơ trên sông Hậu.

Hai phương án được thể hiện trong Hình 4a. Bên cạnh phương án (A), nhập vào luồng Định an tại đầu Cù lao Dung, có phương án (B): luồng rẽ trái ở phao “29” đi vào một luồng hẹp giữa hai cồn và các huyện Long Phú, Kế Sách để rồi nhập vào luồng Định An tại một vị trí xa hơn về phía Cần Thơ.



Các TBHH chỉ nói đến phương án (A). Tại sao có phương án (B)? Vì phương án này rút ngắn khoảng cách nhập vào luồng hàng hải Định An ở một vị trí khác, hay vì bồi lắng có thể gây trở ngại cho phương án (A)?

Một phương án có khả thi và bền vững hay không tùy thuộc nhiều yếu tố mà trước tiên vào địa hình đáy sông và hướng phát triển của các cồn nếu có.

*Hình 4b* thể hiện địa hình đáy sông vùng đầu ra của luồng hàng hải Trần Đề trong cả hai phương án (A) và (B). Xin nhắc lại rằng địa hình này được vẽ từ các mặt cắt ngang đo đạc cuối năm 2009.

*Hình 4c*, trích từ ảnh vệ tinh Landsat 8 ngày 07/02/2020, cho thấy màu nước nhiều hàm lượng trầm tích chảy vào nhánh Trần Đề [5]. *Hình 4d* chụp hai ảnh vệ tinh Landsat ngày 25/01/1979 và ngày 13/03/2021 chỉ ra các cồn mới nổi và phát triển trong 42 năm, từ năm 1979 đến tháng 3 năm 2021. Đó là các cồn (I), (II) và (III) hiện nay.

Những thông tin trong các *Hình 4b, c, d* cần được tham khảo, cập nhật bằng những số liệu đo đạc mới hơn, và từ đó dự báo sự phát triển của địa hình đáy sông cũng như của các cồn trong thời gian tới.

## 5. Đề xuất và khuyến nghị

Phân tích luồng hàng hải Trần Đề cho thấy có rất nhiều vấn đề cơ bản chưa có được hiểu biết cần thiết cho việc hoạch định luồng hàng hải Trần Đề.

Xin có năm đề xuất và hai khuyến nghị sau đây.

(1) Ảnh vệ tinh có màu nước giàu trầm tích chảy vào nhánh Trần Đề đầu tháng 12 năm 2019 không phải là ảnh duy nhất. Lý do của hiện tượng này từ đâu?

Dòng triều khi triều lên đi đến đâu, theo lộ trình nào, và khi triều rút theo những lộ trình nào, theo tác giả cần được nghiên cứu *không chỉ riêng cho từng nhánh Trần Đề và Định An mà cùng một lúc cả hai nhánh*. Đó là bài toán “*Nghiên cứu dòng triều Biển Đông trong sự tương tác với sông Hậu trong vùng cửa sông Hậu Trà Vinh – Sóc Trăng trong đó có Cù lao Dung*”.

(2) Đã có độ sâu của luồng từ phao “0” đến phao “17” thông báo vào đầu tháng 9, cần đo bốn đợt trong một năm vào những thời điểm đặc thù, như vào mùa nước đổ về mạnh, giàu hàm lượng trầm tích; mùa nước về yếu, ít hàm lượng trầm tích; mùa gió Tây Nam – Đông Bắc; mùa gió Đông Bắc – Tây Nam, ... Theo dõi diễn biến của luồng qua phân tích số liệu đo đạc.

(3) Đo độ sâu của đoạn luồng từ phao “17” đến phao “32” tại mỗi vị trí phao. Theo dõi và phân tích diễn biến. Tham khảo và đối chiếu với những đặc điểm của sông Hậu – nhánh Trần Đề vì đoạn luồng này (bề rộng đáy 130 mét) nằm gọn trong nhánh (bề rộng hẹp nhất là 784,2 mét).

(4) Lập bản đồ địa hình đáy mới nhất *nhánh Trần Đề*, tối thiểu là vùng liên quan mật thiết đến đầu ra của luồng, theo dõi sự phát triển của các cồn (I), (II), (III) và các cồn khác nếu có.

(5) So sánh hai đường độ sâu cạn nhất dọc hai luồng biển Định An và Trần Đề, dịch chuyển ngang và dịch chuyển đứng trong mỗi luồng biển. Nhận diện các điểm giống và khác nhau.

Từ đó có hai khuyến nghị trước mắt:

(1) Luồng hàng hải Trần Đề được công bố trong Quyết định số 953/QĐ-CHHVN là có phần vôi vĩa, thiếu rõ ràng.

Nhưng không thể vì để khắc phục mà *vôi vĩa chông lên vôi vĩa*. Bởi lẽ việc công bố luồng hàng hải Trần Đề từ *phao “0” đến phaο “32”* và kết nối với luồng hàng hải Định An *còn quá sớm* trong tình hình số liệu hiện nay, cả ở đoạn công bố cả ở đoạn thông báo.

(2) Cuối cùng nhưng vô cùng quan trọng: *Hết sức khách quan và Tôn trọng quy luật* trong quyết định về luồng hàng hải Trần Đề. Đó là bài học đắt giá từ Dự án Luồng sông Hậu qua Kênh Quan Chánh Bó và Kênh Tắt.

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 khoa học nhà nước Điều tra cơ bản đôn bằng sông Cửu Long (1983-1990), Đại biểu Quốc hội các khóa IX, X, XI (1992-2007).

[2]:- Nguyễn Ngọc Trân, Sông Hậu nhánh Trần Đề, Đặc điểm và Khuyến nghị, Báo Đất Việt online, ngày 26/7/2021, <https://datviet.trithucvuocsong.vn/dien-dan-tri-thuc/song-hau-nhanh-tran-de-dac-diem-va-khuyen-nghi-3436093/>

[3]:- Xem Thông báo Hàng hải số 169/TBHH-TCTBĐATHHMN ngày 18/6/2021 chẳng hạn.

[4]:- Xem phụ chú số 2.

[5]:- Ảnh vệ tinh này được chọn trong nhiều ảnh khác vì màu nước tương phản rõ nhất.