

Nói mãi chuyện di dời cảng biển

Nghị quyết số 20 của Bộ Chính trị năm 2002 về phương hướng nhiệm vụ phát triển TPHCM đến năm 2010 yêu cầu di dời hệ thống cảng biển dọc sông Sài Gòn ra khỏi khu vực nội thành, nhưng đến nay, đã gần hết năm 2011, lãnh đạo cảng Sài Gòn nói rằng, vẫn chưa biết đến khi nào mới di dời được.

ĐÁ BÀN

Nhu cầu di dời

Hệ thống cảng biển dọc sông Sài Gòn, mà trọng tâm là cảng Sài Gòn, trải qua 150 năm hình thành và phát triển đã đóng góp to lớn cho sự phát triển của đô thị Sài Gòn - TPHCM. Tuy nhiên, do điều kiện lịch sử, với tốc độ phát triển nhanh đô thị, sự bất cập của hệ thống cảng biển này ngày càng lộ rõ - nằm trong trung tâm thành phố, diện tích hẹp, độ sâu bến và luồng hạn chế, không có tuyến đường kết nối riêng, sử dụng chung hệ thống giao thông công cộng gây ách tắc giao thông...

Chủ trương di dời hệ thống cảng biển trên sông Sài Gòn và đầu tư phát triển các cảng mới tại nhóm cảng biển số 5 (TPHCM, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu) theo hướng tiến dần ra biển để có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn, hình thành các cảng trung chuyển quốc tế là cần thiết. Tuy nhiên, theo ông Huỳnh Văn Cường, Phó giám đốc

Cảng Sài Gòn, di dời cảng là di dời đầu mối giao thông và cửa khẩu thông thương hàng hóa xuất nhập khẩu, ảnh hưởng rất lớn đến kinh tế của địa phương và khu vực nên chọn vị trí xây cảng mới rất quan trọng.

Có lẽ vì vậy mà cảng Sài Gòn đã chọn Hiệp Phước (TPHCM), cảng Bến Nghé chọn Phú Hữu (TPHCM)... Tân cảng Sài Gòn chọn Cát Lái (TPHCM) và Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) để đầu tư cảng mới. Trong khi theo ông Nguyễn Xuân Thành, Giám đốc Chương trình thạc sĩ chính sách công, thuộc Chương trình Giảng dạy kinh tế Fulbright: trong cụm cảng biển số 5, cụm cảng ở TPHCM không có điều kiện tự nhiên về luồng lạch tốt như cụm Cái Mép - Thị Vải của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (luồng chính đi vào cụm cảng TPHCM sâu khoảng 7 mét trong khi đó luồng ở Cái Mép - Thị Vải sâu tới 14 mét).

Chậm di dời là tất yếu?

Từ chỗ luồng lạch của cụm cảng TPHCM không thuận lợi, cộng với

chuyện đầu tư xây dựng hệ thống giao thông kết nối với các cảng biển mới ị ạch, dẫn đến việc di dời các cảng chậm là điều hiển nhiên.

Câu chuyện di dời của cảng Bến Nghé là một bài học, một nỗi đau.

Thực hiện chủ trương di dời hệ thống cảng biển ra khỏi khu vực nội thành TPHCM, từ năm 2007, Công ty Cảng Bến Nghé đã đi đầu trong việc đầu tư xây dựng cảng Phú Hữu ở quận 9. Đến tháng 7-2010, cảng Phú Hữu đã hoàn thành và được Cục Hàng hải cấp phép "Công bố mở cảng biển và đưa cầu tàu của Công ty TNHH một thành viên Cảng Bến Nghé tại phường Phú Hữu, quận 9 vào khai thác". Thế nhưng đường vào cảng và hệ thống tiện ích công cộng như điện, nước... đến nay vẫn chưa có.

Một vị lãnh đạo cảng Bến Nghé cho biết: "Doanh nghiệp đã nhiều lần kiến nghị xin thành phố tháo gỡ nhưng tiến độ vẫn chậm chạp, ảnh hưởng đến sản xuất kinh doanh của công ty, gây lãng phí đầu tư, ảnh hưởng đến việc di dời

CẢNG ĐI RỐI, CAO ỐC SẼ MỌC LÊN

Các phương án sử dụng đất thời hậu di dời của hệ thống cảng trên sông Sài Gòn đã được tính toán nhưng chính quyền TPHCM chưa thông qua Đồ án quy hoạch chi tiết thiết kế đô thị khu trung tâm, trong đó có dãy bờ Tây sông Sài Gòn. Hàng triệu mét vuông đất chạy dọc theo sông Sài Gòn thuộc các cảng này là một khối tài sản khổng lồ dù chưa thể khai thác.

Hiện cảng Tân Cảng cơ bản đã hoàn tất việc di dời về Cát Lái và Cái Mép. Trên 720.000 mét vuông đất tại đây đang được sử dụng làm trung tâm giao nhận hàng hóa, kho CFS, kho nội địa và bãi chứa container. Thế nhưng, theo ông Ngô Minh Thuận, Phó tổng giám đốc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, trong tương lai gần khu đất này sẽ được xây dựng thành Trung tâm Xúc tiến thương mại hàng hải.

Nằm ở vị trí đắc địa (phía Bắc giáp cầu Sài Gòn, phía Nam giáp dự án Sài Gòn Pearl, phía Đông giáp sông Sài Gòn, phía Tây giáp đường Nguyễn Hữu Cảnh) thuộc khu trung tâm TPHCM, dự án Trung tâm Xúc tiến thương mại hàng hải này sẽ có trung tâm hội chợ triển lãm quốc tế, khu cao ốc văn phòng, khách sạn, căn hộ cho thuê cao cấp, trung tâm phân phối hàng hóa hiện đại, cao tầng...

Kế Tân Cảng là bán đảo Ba Son thuộc Xí nghiệp liên hiệp Ba Son cũng nằm trong diện phải di dời theo nghị quyết của Bộ Chính trị. Khu đất hơn 300.000 mét vuông thuộc phường Bến Nghé, quận 1 này tuyệt đẹp. Vì vậy, sau khi Nhà máy Đóng tàu Ba Son di dời về Cái Mép, Bộ Quốc phòng dự định sẽ bán đấu giá khu đất này.

Nhưng để khu đất này bán được giá, các đồ án quy hoạch cho khu vực này đã được lập (chưa được thông qua) là khu thương mại - dịch vụ với hệ số sử dụng đất rất cao



Bản đồ quy hoạch dự án Trung tâm Xúc tiến thương mại thuộc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn.

cảng, và hơn hết cảng không phát huy được vai trò lưu chuyển hàng hóa hỗ trợ nền kinh tế phát triển”.

Trong khi cảng Sài Gòn đến giữa năm 2009 cũng khởi công xây dựng dự án cảng Sài Gòn - Hiệp Phước giai đoạn 1 (quy mô 54,6 héc ta, 800 mét cầu cảng, có thể tiếp nhận tàu 50.000 DWT, công suất thông qua khoảng 8,5 triệu tấn/năm, tổng vốn đầu tư hơn 3.000 tỉ đồng). Dự kiến dự án sẽ hoàn thiện vào cuối năm nay để tiếp tục triển khai giai đoạn 2 (diện tích

46 héc ta, 1.000 mét cầu cảng, vốn đầu tư trên 3.000 tỉ đồng, công suất 10 triệu tấn/năm). Thế nhưng, đến nay tuyến đường D3 kết nối từ khu công nghiệp Hiệp Phước đến cảng Sài Gòn - Hiệp Phước vẫn chưa được xây dựng.

Tất nhiên việc chậm di dời các cảng còn có những nguyên nhân khác như luồng Soài Rạp (vào cảng Sài Gòn - Hiệp Phước) chưa được nạo vét, tình lộ 25B (đường nối vào cảng Cát Lái) quá tải... Nhưng yếu tố quyết định, nói

như ông Huỳnh Văn Cường: “Muốn di dời phải xây cảng mới, muốn có cảng mới phải có vốn đầu tư, muốn có vốn đầu tư phải chuyển quyền sử dụng đất, mục đích sử dụng đất tại vị trí cảng cũ... Tuy nhiên, vì các cảng này đều thuộc khu trung tâm đô thị bờ Tây sông Sài Gòn, việc chuyển mục đích sử dụng đất tại vị trí cũ phải chờ sự phê duyệt của UBND TPHCM.

Chậm chân, thất thế

Trong suốt hai thập kỷ qua, cụm ▶▶

(8-10), gồm rất nhiều cao ốc. Cũng có những ý kiến đề xuất xây dựng Ba Son thành khu tổ hợp đa chức năng, có cao ốc văn phòng, trung tâm mua sắm, khu vui chơi giải trí, khách sạn, sân khấu thời trang...

Cảng Sài Gòn cũng thuộc diện phải di dời và những toan tính cho việc sử dụng 500.000 mét vuông đất tại đây (sau di dời) cũng đã có. Theo đề xuất của Công ty Tư vấn Nikken Sekkei, đơn vị đang giúp TPHCM hoàn thiện thiết kế đô thị khu trung tâm, khu vực cảng Sài Gòn có chức năng chính là dịch vụ, thương mại, nhà ở, giải trí, văn hóa, y tế, giáo dục và những mảng cây xanh liên tục dọc bờ sông.

Vì vậy, ông Huỳnh Văn Cường, Phó tổng giám đốc Cảng Sài Gòn, cho biết đã có nhiều nhà đầu tư tìm hiểu và muốn đầu tư. Cảng Sài Gòn đã có một số phương án sau khi quy hoạch chi tiết của khu đất được duyệt, đó là bán đấu giá,

hoặc kêu gọi doanh nghiệp tham gia đầu tư góp cổ phần vào dự án này.

Theo ông Huỳnh Xuân Thụ, Giám đốc Trung tâm Thông tin quy hoạch, Sở Kiến trúc - Quy hoạch TPHCM, dự kiến 29.500 mét vuông của cảng Tân Thuận Đông và 320.000 mét vuông của cảng Bến Nghé cũng sẽ được quy hoạch thành những khu thương mại - dịch vụ hỗn hợp và công viên bờ sông.

Ông Thụ cho biết, theo thiết kế đô thị khu vực dãy bờ Tây sông Sài Gòn mà Nikken Sekkei đang thực hiện, khu vực này sẽ có nhiều nhà cao tầng (từ 30-220 mét) nhưng cũng chừa 50 mét bờ sông để làm công viên. “Đồ án quy hoạch thiết kế đô thị khu trung tâm, trong đó có dãy bờ Tây sông Sài Gòn, đang được Nikken Sekkei hoàn thiện; dự kiến từ nay đến cuối năm sẽ trình lãnh đạo thành phố phê duyệt”, ông Thụ nói.

ĐÁ BÀN

KẾT QUẢ KINH DOANH CỦA CÁC CẢNG THÀNH VIÊN VPA

Tổng lượng hàng hóa thông qua 56 cảng thuộc VPA trong năm 2010 chỉ đạt gần 154 triệu tấn, giảm 4% so với năm 2009 (năm 2009 tăng 10%). Tuy nhiên hàng container vẫn tăng trưởng nhanh, đạt 18% (năm 2009 tăng 7%) với gần 6,5 triệu TEU thông qua.

Các cảng miền Bắc có tốc độ tăng trưởng container 10% trong năm 2010. Khu vực miền Trung hàng hóa thông qua tăng khoảng 12%; còn khu vực phía Nam, chủ yếu là TPHCM, lượng hàng thông qua chỉ tăng 2% (năm 2009 là 25%); trong khi vùng đồng bằng sông Cửu Long hàng hóa thông qua giảm sâu, chỉ đạt 5,7 triệu tấn so với 21 triệu tấn năm 2009.

Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA)

cảng biển số 5 luôn giữ vị trí đầu bảng về lượng hàng hóa thông qua, trong đó TPHCM đang giữ vị trí quán quân. Tuy nhiên, bước qua thế kỷ 21, vị trí này của TPHCM có thể bị lung lay. Theo một lãnh đạo của cảng Bến Nghé, trước sự vươn lên mạnh mẽ của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải với quy hoạch phát triển mang tầm quốc tế và thị trường xuất nhập khẩu, sản xuất cũng như tiêu thụ hàng hóa rộng lớn làm hậu thuẫn nhờ quá trình phát triển các khu công nghiệp, cảng biển khu vực TPHCM có nguy cơ tụt lại sau.

TPHCM có lợi thế thị trường sản xuất, kinh doanh sôi động, đã hình thành các mối gắn kết giữa cảng biển, cảng sông, cảng cạn, hệ thống kho bãi vệ tinh, định hình được vai trò trung chuyển hàng hóa cho khu vực. Nhưng, với nhu cầu ngày càng cao về lưu chuyển hàng hóa, sự hạn chế về hạ tầng đang bộc lộ những yếu kém, gây trở ngại cho sự phát triển cảng biển TPHCM.

Nhìn xa hơn, theo quy hoạch phát triển cảng biển, khu vực Cái Mép - Thị Vải sẽ là cảng biển cửa ngõ quốc tế của cả khu vực miền Đông, miền Tây Nam bộ và cả TPHCM. Thực tế Bộ Giao thông Vận tải và các bộ, ngành liên quan đã có những đầu tư mạnh mẽ cho cụm cảng biển này. Với việc đang mở rộng quốc lộ 51 - nối các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương với Bà Rịa - Vũng Tàu; dự án đường cao tốc TPHCM - Long Thành - Dầu Giây; đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; đường sắt nối từ Tây Nguyên xuống Bà Rịa... giao thông kết nối Bà Rịa - Vũng Tàu với

DWT: là đơn vị đo năng lực vận tải an toàn của tàu tính bằng tấn (viết tắt của cụm từ *deadweight tonnage*)

TEU: viết tắt của từ *twenty-foot equivalent units*. 1 TEU tương đương với một container tiêu chuẩn 20 feet (chiếm khoảng 39 mét khối thể tích).

vùng kinh tế trọng điểm phía Nam là điều kiện thuận lợi cho cụm cảng Cái Mép.

Trong khi đó việc nạo vét luồng Soài Rạp còn trong quá trình chuẩn bị thực hiện dự án, các bước đi như thế nào còn phải được nghiên cứu, tính toán... còn luồng tàu biển ở Cái Mép - Thị Vải đã đi vào hoạt động và hiện ở đây đã thu hút được nhiều nhà khai thác cảng biển lớn như PSA, CMIT... Đó là chưa nói đến tình huống TPHCM nạo vét xong luồng Soài Rạp sẽ vấp phải sự cạnh tranh mạnh mẽ của các tỉnh Long An và Tiền Giang. Hiện ở các tỉnh này đã có dự án xây dựng cảng biển và chỉ chờ luồng Soài Rạp được nạo vét là họ làm cảng... Mà cảng của các tỉnh này chắc chắn có lợi thế hơn cảng ở TPHCM vì chúng ở gần biển hơn.

Lợi thế là thị trường tiêu thụ lớn nhất nước của TPHCM cũng sẽ mất dần. Khi giao thông thuận lợi, việc nhập khẩu hàng hóa ở Cái Mép - Thị Vải đưa về TPHCM tiêu thụ là điều rất dễ dàng. Tất nhiên, quá trình này diễn ra nhanh hay chậm còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố mà quan trọng nhất là giao thông. ■