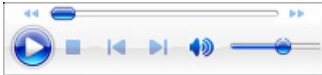


Ngày 20/08/2010, 06:15:00 (GMT+7)

Xây cảng đê... câu cá

TT - Cảng Bến Nghé vừa làm xong cảng Phú Hữu (Q.9, TP.HCM) giai đoạn 1 và hơn một tháng nữa, cảng Sài Gòn sẽ làm xong 200m cầu cảng đầu tiên ở Hiệp Phước (Nhà Bè). Thế nhưng, các cảng biển đã và sắp đưa vào hoạt động nói trên chưa có đường vào cảng.



Cầu tàu cảng Phú Hữu trở thành nơi câu cá - Ảnh: N.Ấn

Cảng Phú Hữu mới xây dựng và đưa vào khai thác ở Q.9 không có đường vào cảng. Để đến cảng này, chúng tôi chạy xe gắn máy vào đường Gò Cát rộng khoảng 5m ngoằn ngoèo với mặt đường còn lổm chổm đất đá và san sát nhà dân hai bên đường.

Cách cảng Phú Hữu vài trăm mét là toàn bộ mặt đường hư hỏng nặng với những “hố trâu” ngập nước. Một cán bộ cảng cho biết không thể cho xe container vào đường này vì sẽ làm nát đường và chắc chắn người dân không chấp nhận vì đây là đường dân sinh.

Xây cảng, không xây đường

Chi tường rào cảng Phú Hữu chạy dọc hướng về phía Nhà máy ximăng Hà Tiên (đang xây dựng), một cán bộ cảng cho biết theo quy hoạch đây là hướng tuyến xây dựng đường ra vào cảng dài khoảng 2,6km cho bốn làn xe lưu thông.

Thế nhưng, hiện nay con đường này vẫn còn là bụi rậm và chưa đền bù giải tỏa. Như vậy, nếu bây giờ bắt đầu làm đường thì nhanh nhất cũng 2-3 năm nữa mới có đường vào cảng.

Cảng Phú Hữu rộng 24ha, mặt bằng bến bãi đã sẵn sàng tiếp nhận container và hàng hóa nhưng hiện ở đây không có một container hàng hóa nào. Năm một góc là dãy nhà điều hành khang trang nhưng không một bóng người.

Cầu tàu dài 320m nằm bên sông Đồng Nai đã được xây để tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 tấn nhưng nay chỉ có một con tàu nhỏ đang xếp dỡ gạo từ sà lan lên tàu. Một cán bộ cảng bức xúc nói: “Cảng được xây dựng lớn như vậy mà bây giờ hoạt động như một bến phao”.

Cục Hàng hải và Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam đã cấp phép cho cảng Phú Hữu hoạt động nhưng đến nay chưa có doanh nghiệp đối tác nào đến làm ăn với cảng chỉ vì chưa có đường vào cảng! Vốn đầu tư xây dựng cảng hơn 327 tỉ đồng, trong đó có phần vốn vay đến thời hạn phải trả nợ...

Tháng 5-2009, do không có đường vào khu đất xây dựng cảng Sài Gòn - Hiệp Phước nên lễ khởi công xây dựng cảng được tổ chức trên một du thuyền ở giữa sông Nhà Bè trước sự chứng kiến của quan chức từ TP đến trung ương. Khi ấy, ông Lê Công Minh - tổng giám đốc Cảng Sài Gòn - đã kiến nghị các cơ quan thẩm quyền sớm làm đường cùng lúc với cảng. Thế nhưng đến nay việc làm đường này vẫn còn trên giấy.

Trương tự, để đến cảng Sài Gòn - Hiệp Phước ở Nhà Bè, chúng tôi đi xe đến gần UBND xã Hiệp Phước rồi thuê ghe chờ đến cảng. Một cán bộ Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước, chủ đầu tư dự án, cho biết chưa biết khi nào mới có đường đến cảng vì hiện nay các cơ quan chức năng vẫn còn đang bàn xây dựng hai chiếc cầu và 1,5km đường đến cảng.

Lớn gấp đôi cảng Phú Hữu, cảng Sài Gòn - Hiệp Phước được xây dựng trên diện tích 54ha và hiện có 200 kỹ sư, công nhân đang tất bật thi công để đến tháng 9-2010 sẽ làm xong 200m cầu tàu số 1 và đầu năm 2011 làm xong 400m cầu tàu số 2 và số 3 của giai đoạn 1.

Ông Mai Trí Hùng, tổng giám đốc Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước, bày tỏ lo lắng không biết cảng sẽ hoạt động như thế nào khi không có đường vào cảng. Trong khi tổng vốn đầu tư xây cảng lên đến 2.700 tỉ đồng.

Chờ vài năm nữa

Báo cáo với UBND TP.HCM về việc chậm làm đường vào cảng Sài Gòn - Hiệp Phước, ông Trần Quang Phương - giám đốc Sở Giao thông vận tải (GTVT) TP - cho biết hiện nay hệ thống giao thông của Khu công nghiệp Hiệp Phước giai đoạn 2 chưa được đầu tư xây dựng nên hệ thống giao thông TP chưa kết nối vào dự án cảng Sài Gòn - Hiệp Phước giai đoạn 1. Do đó, khi các cầu tàu của cảng này được xây xong cũng không thể khai thác được do không có đường vào cảng.

Để sớm làm đường vào cảng Sài Gòn - Hiệp Phước, Sở GTVT TP đề nghị UBND TP ứng trước vốn ngân sách và giao Công ty cổ phần Khu công nghiệp Hiệp Phước làm chủ đầu tư xây dựng tuyến đường này. Sau đó, ngân sách sẽ thu hồi từ tiền chuyên quyền sử dụng đất tại khu đất cảng Sài Gòn - Khánh Hội. Theo ước tính của Sở GTVT TP, vốn đầu tư xây dựng đường vào cảng này khoảng 230-250 tỉ đồng.

Tuyến đường vào cảng Phú Hữu, ông Trần Thế Kỳ - phó giám đốc Sở GTVT TP - cho biết đã có quy hoạch. Theo đó, tuyến đường dài 2,6km này đi ngang qua Nhà máy ximăng Hà Tiên và đơn vị này đề nghị được làm chủ đầu tư BOT (đầu tư, kinh doanh và chuyên giao) để xây dựng đường với kinh phí 460 tỉ đồng. Hiện các cơ quan thẩm quyền TP đang xem xét dự án xây dựng tuyến đường này kết nối với cảng Phú Hữu.

Vì sao chậm?

“Cảng Bến Nghé xây cảng Phú Hữu và cảng Sài Gòn xây cảng Sài Gòn - Hiệp Phước là thực hiện kế hoạch di dời cảng biển từ nội ô ra vùng ven. Do đó, các cảng đã tập trung vốn đầu tư xây dựng cảng, còn việc làm đường vào cảng do trung ương hoặc địa phương đầu tư” - ông Phạm Anh Tuấn, giám đốc dự án Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển (Portcoast), cho biết.

Có ý kiến cho rằng các cảng đã thiếu sót vì không đưa công trình làm đường vào dự án xây cảng. Ông Tuấn cho rằng trong các quyết định phê duyệt quy hoạch nhóm cảng biển số 5 (TP.HCM - Đồng Nai - Bà Rịa-Vũng Tàu), cấp thẩm quyền quy định ngân sách trung ương hoặc địa phương chịu trách nhiệm đầu tư hạ tầng (đường, điện, nước) đến công cảng. Hơn nữa không thể giao cho nhà đầu tư cảng bỏ vốn đầu tư hạ tầng vì đây là công trình công cộng...

Như vậy, ai sẽ chịu trách nhiệm trước việc cảng làm xong không hoạt động được vì phải chờ đường? Ông Tuấn cho rằng khó có thể nói trách nhiệm của ai, vì vấn đề chính là vốn đầu tư làm đường vào cảng và tiền độ đền bù giải tỏa.

NGỌC AN