

# Cảng Sài Gòn vướng trong di dời

• QUANG DUY

**Có nhiều khó khăn do khách quan và chủ quan đã và đang làm chậm việc di dời khỏi nội thành TP.HCM của Cảng Sài Gòn nói riêng và quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung.**

chưa thể lập dự án đầu tư tại khu đất cũ, để tạo nguồn vốn xây dựng cảng mới.

“Mặc dù Quyết định số 46/2010/QĐ-TTg cho phép doanh nghiệp cảng thực hiện di dời được vay vốn xây dựng cảng mới, nhưng việc vay vốn đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển trong điều kiện lãi suất cao như hiện nay là khó khả thi, làm tăng chi phí đầu tư, ảnh

hưởng đến hiệu quả của dự án và chỉ được Nhà nước hỗ trợ lãi suất không quá 12 tháng”, ông Minh cho biết thêm.

Một khó khăn nữa là tình trạng “cảng chờ đường”. Dự án Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước giai đoạn 1 công suất thông quan khoảng 8,5 triệu tấn/năm, tổng mức đầu tư dự án hơn 3.000 tỷ đồng chuẩn bị hoàn tất và có thể đưa vào

khai thác cuối năm 2011. Tuy nhiên, tuyến đường D3 kết nối từ Khu công nghiệp Hiệp Phước (Nhà Bè) đến Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước vẫn chưa được xây. Hiện tuyến đường này được giao cho Công ty Phát triển Công nghiệp Tân Thuận (IPC) làm chủ đầu tư và IPC giao lại Công ty cổ phần Khu công nghiệp Hiệp Phước (HIPC) thực hiện. Tuy nhiên, hiện IPC và HIPC chưa hoàn tất thiết kế công trình và chỉ đền bù được khoảng 40% diện tích đất, đồng thời việc thu xếp nguồn vốn để đầu tư tuyến đường này vẫn còn nhiều khó khăn.

Bên cạnh đó, hiện nay, các tàu ra vào khu vực cảng

Hiệp Phước vẫn theo luồng Lòng Tàu qua mũi Bình Khánh vào sông Soài Rạp (chiều dài luồng từ phao số 0 tới cảng Hiệp Phước theo tuyến này là 77 km). Trong khi đó, luồng Soài Rạp vào cụm cảng Hiệp Phước chỉ dài 40 km, nhưng độ sâu tự nhiên chỗ cạn nhất là -5,30 m, điều này đã hạn chế khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng lớn. Do đó, việc nạo vét luồng Soài Rạp sẽ giúp giảm chi phí và tạo điều kiện thu hút các tàu tải trọng lớn ra vào cụm cảng Hiệp Phước.

“Do chi phí nạo vét luồng Soài Rạp dự kiến rất lớn, nên đến nay, TP.HCM và các bộ, ngành liên quan vẫn chưa huy động được nguồn vốn đầu tư, làm ảnh hưởng đến năng lực

tiếp nhận tàu có tải trọng lớn của các cảng tại khu vực Hiệp Phước”, ông Minh nói.

Ngoài ra, nhiều hội viên Hiệp hội Cảng biển Việt Nam tại khu vực TP.HCM cho rằng, với chức năng là khu đô thị cảng, TP.HCM cần sớm xây dựng và ban hành cơ chế quản lý đặc thù đối với hoạt động của cụm cảng Hiệp Phước theo mô hình “chính quyền cảng”, nhằm đảm bảo vai trò điều tiết của Nhà nước trong việc phối hợp giữa các cảng, bảo vệ lợi ích của Nhà nước và nhà đầu tư cảng, đồng thời tạo điều kiện cho các cảng biển tại khu vực này hoạt động theo tiêu chuẩn quốc tế, có khả năng cạnh tranh với các cảng biển trong khu vực...■

Là một trong những doanh nghiệp đầu tàu của ngành cảng biển Việt Nam, sản lượng hàng hóa thông quan hàng năm gần 12 triệu tấn, Cảng Sài Gòn đang đứng trước bước ngoặt và cơ hội phát triển lớn khi thực hiện kế hoạch di dời từ nội thành TP.HCM ra Hiệp Phước (Nhà Bè).

Tuy nhiên, theo ông Lê Công Minh, Tổng giám đốc Cảng Sài Gòn, khó khăn lớn nhất hiện nay của doanh nghiệp khi thực hiện di dời là phải có vốn để đầu tư xây dựng cảng mới. Muốn vậy, doanh nghiệp phải chuyển quyền sử dụng đất, chuyển mục đích sử dụng đất tại vị trí cảng cũ. Tuy nhiên, quy hoạch chuyển đổi mục đích sử dụng đất tại vị trí cảng cũ (trong đó có khu cảng Nhà Rong Khánh Hội của Cảng Sài Gòn) chưa được UBND TP.HCM phê duyệt, nên