

ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ VỀ HƯỚNG NAM, TIẾN RA BIỂN ĐÔNG

I. Tổng quát lịch sử phát triển TP. Hồ Chí Minh

Sau chiến thắng 1975, nước nhà thống nhất non sông thu về một cõi, thành phố Sài Gòn được mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh vĩ đại. TP. Hồ Chí Minh có diện tích rộng đến 2000 km², gồm thành phố Sài Gòn cũ (rộng 140 km²), tỉnh Gia Định (cũ) và vùng đất thuộc huyện Cần Giờ, huyện Củ Chi hợp thành. Dân số khoảng năm triệu dân, trong đó 12 quận nội thành (Sài Gòn cũ) khoảng 3,5 triệu người và 6 huyện ngoại thành kể cả huyện Cần Giờ năm 1978 mới nhập về thành phố, khoảng 1,5 triệu người.

Về mặt địa lý: phía Đông giáp tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu, phía Tây giáp tỉnh Long An và Tiền Giang, phía Bắc giáp tỉnh Tây Ninh và Bình Dương, phía Nam giáp biển Đông và cũng là nơi hạ lưu của hệ thống sông Đồng Nai và Sài Gòn đổ ra biển Đông với hai phân lưu quan trọng là sông Lòng Tàu và sông Soài Rạp. Nội thành TP. Hồ Chí Minh nằm ở điểm trung tâm thành phố. Nếu từ đó đi lên hướng Bắc và hướng Đông địa thế đất cao dần, đây là vùng nước ngọt có sông Sài Gòn và sông Đồng Nai chảy qua. Nếu từ nội thành đi về hướng Nam và Tây Nam thì địa thế đất thấp dần tiếp nối với vùng đất thấp ngập mặn ra tới biển Đông. Đây cũng là vùng dân cư có đời sống thấp nhất của TP. Hồ Chí Minh vì đất đai bị nhiễm mặn không phù hợp cho canh tác nông nghiệp, đồng thời cũng là nơi cơ sở hạ tầng (đường sá, điện, nước...) thấp kém, nhưng lại có sông ngòi chằng chịt gắn liền với đồng bằng sông Cửu Long (tiếp giáp với tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang). Khu vực phía Nam chiếm trên 2/3 diện tích của thành phố.

Theo ý kiến các nhà nghiên cứu, lịch sử hình thành thành phố có thể lấy mốc năm 1698 là lúc Chúa Nguyễn sai Thống suất Nguyễn Hữu Cảnh vào Nam “lập xứ Đồng Nai làm huyện Bình Long, lập xứ Sài Gòn làm huyện Tân Bình...”, chiêu tập lưu dân đến khai khẩn thì thành phố đã hình thành cách đây hơn 300 năm (dân số cả khu vực miền Tây Nam bộ gồm sáu tỉnh lúc bấy giờ khoảng 40 ngàn hộ). Đến năm 1862 khi Pháp xâm chiếm Việt Nam khu vực này thuộc tỉnh Gia Định, dân số vẫn còn thưa thớt. Đến năm 1915 cả vùng Nam kỳ chia thành 20 tỉnh và hai thành phố với tổng dân số khoảng 3 triệu người, trong đó thành phố Sài Gòn (khu vực quận 1, quận 3 hiện nay và vùng xung quanh) khoảng 65.000 dân và Chợ Lớn (khu vực quận 5, quận 6, quận 10 hiện nay và vùng xung quanh) khoảng 190.000 dân. Nhưng dân cư tập trung chủ yếu ở khu vực quận 1 và quận 5, quận 10 hiện nay.

Xét về mặt vị trí và địa lý của khu vực quận 1 và quận 5 ta thấy nơi đây trước kia cũng là vùng đất nhiều kênh rạch, rất thuận lợi cho việc giao thông thủy, là nơi tập trung giao lưu hàng hóa với đồng bằng sông Cửu Long. Những con đường rộng hiện nay tại quận 1 và quận 5 như đường Nguyễn Huệ, Hàm Nghi, Lê Lợi, Hải Thượng Lãn Ông, Châu Văn Liêm trước đây đều là những sông rạch tự nhiên. Khi sự giao lưu kinh tế phát triển, dân số ngày càng tăng, hai vùng dân cư tập trung quận 1 (Sài Gòn) và quận 5 (Chợ Lớn) được nối kết lại theo trục đường Trần Hưng Đạo, thì sự giao lưu hàng hóa bằng đường thủy dọc theo rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ, kênh Tẻ, kênh Đôi (song song với đường Trần Hưng Đạo) cũng trở thành đường giao thông

huyết mạch của thành phố với các vùng xung quanh. Khi thành phố bước qua giai đoạn trưởng thành với yêu cầu giao lưu với thế giới bên ngoài thông qua đường biển thì sông Sài Gòn trở thành một yếu tố phát triển quan trọng và cảng Sài Gòn ra đời, ta có thể thấy ngay sát quận 1 có bến Nhà Rồng và Bến Cảng 1. Thành phố càng phát triển thì số bến cảng dọc sông tăng lên. Cho đến những năm thập niên 70, cảng Sài Gòn đã có 18 bến đậu cho tàu viễn dương với khả năng giao nhận gần 8 triệu tấn hàng hóa một năm và trở thành cảng quốc tế lớn nhất Việt Nam.

Chúng ta thấy thành phố được hình thành từ một dòng sông và phát triển lớn lên cũng nhờ những dòng sông và khi đã trở thành một thành phố lớn với tầm vóc quốc tế thì cần có những dòng sông lớn hơn như một dòng máu cung cấp sinh lực cho đô thị này. Lúc bấy giờ thành phố Sài Gòn có khoảng 3 triệu dân với diện tích bằng với nội thành TP. Hồ Chí Minh hiện nay. Điều đặc biệt là thành phố chỉ phát triển ở một bên bờ phải của sông Sài Gòn, còn bờ phía trái thì kém hơn. Khi các cầu được xây dựng qua sông Sài Gòn thì lúc đó phía bờ trái sông mới bắt đầu phát triển và tốc độ phát triển của nó được quyết định bởi số lượng cầu được xây dựng qua sông.

Qua quá trình hình thành và phát triển của TP. Hồ Chí Minh được nêu ở trên, chúng ta có thể nhận thấy được những lực cản và lực đẩy tự nhiên của những dòng sông trong việc hình thành ra vóc dáng và qui mô, phương hướng phát triển tự nhiên của TP. Hồ Chí Minh như ngày nay.

Lịch sử hình thành và phát triển của TP. Hồ Chí Minh làm nổi bật một vấn đề có tính quy luật trong con đường phát triển của Người Việt xưa và nay. Đó là khuynh hướng chuyển dịch về phía Nam. Ngược dòng thời gian, Biên Hoà ra đời và phát triển trước Sài Gòn, nhưng hướng phát triển là từ Biên Hoà đến Sài Gòn là hướng Nam mà chưa thấy cha ông chúng ta “đi” theo hướng ngược lại. Sau này từ Sài Gòn xuôi về Nam là lực tinh tạo của vùng châu thổ đồng bằng sông Cửu Long. Chuyển dịch về hướng Nam, tiến ra biển Đông của cha ông ta gắn liền với những dòng sông từ sông Sài Gòn, sông Đồng Nai, sông Nhà Bè đến 9 con rồng của châu thổ Nam Bộ và tất cả đều hướng về ánh mặt trời – Hướng Đông.

II. Nhận dạng định hướng chuyển dịch về hướng Nam, tiến ra biển Đông của TP. Hồ Chí Minh

Với chính sách đổi mới mở cửa thu hút đầu tư nước ngoài của Việt Nam và đưa nền kinh tế Việt Nam hội nhập vào nền kinh tế khu vực và thế giới, việc xây dựng và phát triển mở rộng cơ sở hạ tầng của thành phố trở thành công việc hàng đầu và cấp bách nhất. Ủy ban Nhân dân Thành phố đã có quy hoạch phát triển các vùng đô thị mới. Nếu lấy khu nội thành (Sài Gòn cũ) là điểm trung tâm, TP. Hồ Chí Minh sẽ được mở rộng ra hai hướng chính như sau:

- Vượt sông Sài Gòn phát triển qua hướng Đông (hay Đông Nam). Vùng đất này tương đối cao, thuận lợi cho việc xây dựng, hơn nữa vùng này có trục lộ giao thông bộ thuận lợi nối liền với thành phố Biên Hòa (Đồng Nai) nơi có các khu công nghiệp dọc trục lộ đã được xây dựng trước đây và nay cũng đang được phát triển thêm. Điều khó khăn duy nhất là số cầu vượt sông Sài Gòn hiện nay còn chưa đủ để thúc đẩy sự phát triển đúng với tiềm năng của khu vực trên, mặt khác do cảng Sài Gòn hiện nay nằm ở bờ phải sông nên hàng hóa xuất nhập đều phải đi qua nội thành, do đó mà việc vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu hiện nay cũng không mấy tiện lợi, hơn nữa khu vực này cũng không còn đất để mở rộng diện tích cảng. Đây cũng là một nhược điểm của Cảng Sài Gòn. Điều này làm ảnh hưởng đến sự phát triển của TP. Hồ Chí Minh hiện nay. Mặt khác, khi Cảng Sài Gòn còn đặt trong sông Sài Gòn, các cầu vượt sông sẽ khó xây dựng và điều này làm hạn chế việc phát triển khu trung tâm Thành phố qua bên kia bờ sông. Xuôi dòng sông Sài Gòn, sông Nhà Bè, sông Soài Rạp

ra biển Đông – hướng Nam (hay Đông Nam). Đây là vùng đất thấp ngập mặn, hạ tầng cơ sở yếu kém, dân cư thưa thớt thuộc hai huyện Nhà Bè và Cần Giuộc của thành phố, chiếm hơn hai phần ba diện tích TP. Hồ Chí Minh.

Từ trung tâm thành phố (Quận 1) đến biển Đông theo đường chim bay khoảng 42 km. Từ cảng Sài Gòn theo đường sông Nhà Bè – Lòng Tàu ra phao số “0” khoảng 90 km. Và nếu theo đường sông Nhà Bè - Soài Rạp ra phao số 0 khoảng 82 km. Xét về mặt vị trí thì vùng này vừa là cửa ngõ ra biển Đông của thành phố, đồng thời cũng là vùng tiếp giáp đồng bằng sông Cửu Long (tỉnh Tiền Giang, Long An), giao thông đường thủy vô cùng thuận lợi. Nếu ta có kế hoạch đầu tư xây dựng thêm hạ tầng, đường sá, điện, nước... khắc phục điểm yếu của vùng đất thấp bằng cách nạo vét lòng sông Nhà Bè – Soài Rạp¹, lấy cát san lấp nâng cao trình mặt bằng, sẽ tạo nên những khu công nghiệp hay khu đô thị mới. Như vậy sẽ vừa khắc phục được cao độ vùng đất này đồng thời làm sâu thêm lòng sông, tạo thêm luồng tàu mới đủ sâu phù hợp cho tàu từ 30 đến 50 ngàn tấn vào TP. Hồ Chí Minh, điều mà ngã sông Lòng Tàu không có khả năng thực hiện. Hơn nữa sông Soài Rạp và sông Nhà Bè có chiều rộng khoảng 1.000 mét trở lên (rộng hơn ba lần sông Sài Gòn) dọc theo sông có thể xây dựng khu cảng Sài Gòn mới. Như vậy sẽ giải quyết được khó khăn hiện nay của Cảng Sài Gòn là ở sâu trong đất liền trên dòng sông hẹp vừa không còn khả năng phát triển mở rộng, nhưng lại còn làm khó khăn cho việc xây dựng các cầu vượt sông Sài Gòn. Từ những điểm trên ta thấy: việc phát triển thành phố hướng ra Biển Đông (hướng Nam) đem đến các thuận lợi mới cho thành phố như sau: Tạo thêm một luồng tàu mới, một khu vực cảng mới gần biển hơn, cho phép tàu có trọng tải lớn hơn vào thành phố, giải quyết được sự ách tắc khó khăn của Cảng Sài Gòn hiện nay.

Việc di chuyển Cảng Sài Gòn ra khu vực sông Soài Rạp sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc thành phố xây dựng hàng loạt cầu vượt sông Sài Gòn, phát triển ra hướng Đông sau này.

Ngoài ra, nếu xây dựng các khu công nghiệp vùng này, việc xử lý ô nhiễm sẽ nhẹ nhàng hơn. Nếu có những bất trắc rủi ro thì nó ít tai hại hơn so với các khu công nghiệp được xây dựng trên thượng nguồn của sông Sài Gòn, sông Đồng Nai vốn là vùng nước ngọt cung cấp cho cả thành phố hiện nay.

III. Các dự án đầu tư tạo nền hình thành định hướng thành phố phát triển về hướng Nam, tiến ra biển Đông

Để thực hiện chiến lược phát triển trên, thành phố đã có những nghiên cứu sâu rộng, từng bước đề ra những đề án đầu tư theo kế hoạch và trình tự như sau:

- 1- Xây dựng Khu chế xuất Tân Thuận**, rộng 300 ha tại xã Tân Thuận Đông, huyện Nhà Bè (nay là Quận 7). Nơi đây là một bán đảo bao bọc bởi sông Sài Gòn, cách trung tâm thành phố khoảng 4 km. Vùng đất này bị ngập mặn nhưng vị trí vô cùng thuận lợi, bên cạnh là cảng Bến Nghé, phía trước là tỉnh lộ 15. Nguồn lao động dồi dào được cung cấp từ nội thành TP. Hồ Chí Minh. Hiện nay đã có 152 nhà máy vào thuê đất và trên 110 xí nghiệp đang hoạt động. Khu chế xuất cũng quy hoạch một diện tích đất khoảng 40 ha để làm Khu công nghệ phần mềm. Sau khi các xí nghiệp được xây dựng đầy đủ (khoảng 250 xí nghiệp) sẽ giải quyết được khoảng 90.000 công ăn việc làm. Tới đây, khi nhà nước phê

¹ Về vấn đề này, còn có một số ý kiến khác nhau liên quan đến phá vỡ sự ổn định của lòng và bờ sông, đặc biệt là đoạn hạ lưu đi qua thành phố, do tác động của việc nạo vét, cần nghiên cứu làm rõ thêm và có giải pháp xử lý thích hợp. Ngoài ra cũng cần đánh giá đang, đã và có giải pháp khắc phục ngập úng do san lấp mặt bằng thu hẹp “vùng” chức nước và lâu dài hơn là do mực nước đại dương dâng cao liên quan với hiệu ứng nhà kính.

duyet đề án mở rộng công năng cho Khu chế xuất Tân Thuận, nơi đây không những là khu công nghiệp có kỹ thuật cao mà còn là một khu thương mại dịch vụ đa năng, là cầu nối nền kinh tế TP. Hồ Chí Minh với thị trường thế giới.

- 2- **Tuyến đường Bắc Nhà Bè - Nam Bình Chánh (nay gọi là đại lộ Nguyễn Văn Linh)**, Từ Khu chế xuất Tân Thuận đến huyện Bình Chánh, nối liền với Quốc lộ 1, chiều dài tuyến đường 17,8 km, lộ giới 120 mét, có mười làn xe chạy. Tuyến đường này sẽ giúp cho việc giải toả hàng hóa xuất nhập khẩu của Cảng Sài Gòn không phải đi vào nội thành như hiện nay, đây cũng là tuyến đường vành đai quan trọng của thành phố. Tuyến đường được xây dựng song song với hướng của Kinh Tẻ, Kinh Đôi (hướng Đông Tây, Sài Gòn – Chợ Lớn).
- 3- **Xây dựng khu đô thị mới Nam TP. Hồ Chí Minh (Nam Sài Gòn)**, Khu đô thị mới được quy hoạch dọc theo tuyến đại lộ Nguyễn Văn Linh, diện tích là 2.600 héc ta với sức chứa khoảng 500.000 dân. Khu đô thị được quy hoạch song song với khu vực nội thành hiện có (quận 1, quận 4, quận 5, quận 6, quận 8) và cách trục đường Trần Hưng Đạo khoảng 4-5 km. Đây là một đô thị được quy hoạch vừa là khu đô thị mới hiện đại vừa là phục vụ cho việc giãn dân thành phố.

Đặc tính của khu đô thị mới:

- Một đô thị của vùng đồng bằng sông nước Nam bộ Việt Nam.
- Một đô thị phù hợp với tập tục lối sống Việt Nam.
- Một đô thị hiện đại được quản lý và cung cấp bởi các dịch vụ tiện ích và văn minh.

Với diện tích 2.600 ha theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, toàn khu được chia làm 21 phân khu chức năng, gồm các khu trung tâm thương mại dịch vụ, khu dân cư, khu sản xuất, khu tập trung phân phối hàng hóa, khu hành chính, y tế, khu thể thao, công viên, khu giáo dục đào tạo (cả các trường đại học...) khu khoa học kỹ thuật cao, khu vui chơi giải trí, v.v...

Các khu trên được phân bố thành ba dãy dài song song với tuyến đường gồm:

- Dãy công viên cây xanh văn hóa nằm cặp với khu đô thị hiện có (phía Bắc tuyến đại lộ Nguyễn Văn Linh), gồm các khu công viên, vườn bách thảo, khu thể thao, trường đại học, sân golf v.v... nối tiếp nhau thành một dãy dài trên 18 km, được gọi là dãy cảnh quan cây xanh văn hóa nhân tạo. Nơi đây vừa phục vụ cho dân cư khu đô thị hiện có và dân cư của đô thị mới sau này.
- Dãy cây xanh thiên nhiên nằm phía Nam tuyến đường lấy sông rạch Dơi làm chuẩn, dọc theo bờ sông, có kế hoạch trồng lại các loại cây tự nhiên hiện có, dọc theo đó có những khu vực rộng vài trăm héc-ta dành làm khu bảo tồn thiên nhiên, và dòng sông rạch Dơi nối từ sông Nhà Bè được nạo vét và kéo dài đến sông Cần Giuộc sẽ là dòng sông cảnh quan của thành phố.
- Dãy đô thị hiện đại lấy đại lộ Nguyễn Văn Linh làm trục xuyên - chuỗi. Các khu nhà cao tầng, khu dân cư được xây dựng phân bố theo dãy trên, như vậy khu vực nhà cao tầng, khu dân cư được đặt giữa hai dãy cây xanh tạo nên một đô thị hiện đại vừa thể hiện cuộc sống văn minh có văn hóa, đồng thời cũng gần gũi với thiên nhiên sông nước của vùng Nam bộ Việt Nam.

(Công việc xây dựng tuyến đường và khu đô thị đang tiến hành, vóc dáng của một đô thị mới đang hiện rõ từng bước theo thời gian).

- 4- **Xây dựng khu công nghiệp cơ bản Hiệp Phước**, Khu công nghiệp Hiệp Phước rộng 2.000 héc ta thuộc xã Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, bên cạnh sông Soài Rạp, phía Tây giáp tỉnh Long An. Từ trung tâm thành phố theo hướng lộ 34 (hiện nay là đường Nguyễn Hữu Thọ) xuống tới khu công nghiệp Hiệp Phước khoảng 16 km và xuôi dòng sông Soài Rạp ra bờ biển Đông còn khoảng 20 km.

Theo dự án, sẽ xây dựng nơi đây một khu công nghiệp cơ bản, với các ngành cần sử dụng mặt bằng rộng, cần bến cảng cho tàu có trọng tải lớn cập bến, có những mức độ ô nhiễm phải xử lý tập trung như xi mạ, nhuộm, hóa chất v.v.... Để phục vụ cho chương trình trên, một nhà máy nhiệt điện có công suất 675 MW đã được xây dựng (giai đoạn I là 350MW) nhằm cung cấp điện năng cho khu công nghiệp Hiệp Phước và cả vùng phía Nam thành phố. Hiện nay, Nhà máy điện đang hoạt động vừa cung cấp điện cho KCX Tân Thuận và vùng lân cận, vừa cung cấp vào điện lưới quốc gia.

Trong quy hoạch phát triển cảng nước sâu của Việt Nam đến năm 2020, nơi đây sẽ xây dựng Cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước với diện tích rộng 600 ha nằm dọc theo sông Soài Rạp. Đó sẽ là cảng lớn nhất của TP. Hồ Chí Minh và là cảng tổng hợp thuận lợi nhất có thể gắn vận tải biển của Việt Nam với vận tải đường sông trong lưu vực đồng bằng sông Cửu Long.

- 5- **Chương trình nạo vét sông Soài Rạp**, Năm 1995, Công ty Phát triển công nghiệp Tân Thuận và Viện Nghiên cứu Khoa học Thủy lợi thuộc Bộ Nông nghiệp đã hoàn thành đề án nghiên cứu khả thi mở luồng tàu qua cửa sông Soài Rạp vào Khu chế xuất Tân Thuận và đã kiến nghị chính quyền Trung ương và Thành phố tiến hành nạo vét để mở ra tuyến đường thủy mới ra vào TP. Hồ Chí Minh.

Sông Soài Rạp là một phân lưu lớn nhất của hệ thống sông Đồng Nai, chiều rộng nơi hẹp nhất cũng rộng đến 660 mét (sâu 28 mét) nơi rộng nhất đến 2 - 3 ngàn mét nhưng độ sâu chỉ 6 - 7 mét. Vì lý do lòng sông có những khúc cạn nên trước nay không được sử dụng như một luồng tàu chính của thành phố ra biển Đông.

Nay, nếu ta cho nạo vét lấy cát dưới lòng sông lên để san lấp tạo mặt bằng cho khu công nghiệp Hiệp Phước, đưa độ sâu lòng sông xuống đến 13 mét thì không những có một lượng cát tại chỗ cung cấp cho việc san lấp nâng cao trình các vùng đất thấp hai bên bờ mà còn tạo ra một luồng tàu vô cùng tốt cho tàu viễn dương có trọng tải lớn vào Cảng Sài Gòn hiện nay hay Cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước trong tương lai. Ngoài ra, dọc theo bờ sông, ta còn có thể xây dựng những khu công nghiệp gắn liền với kinh tế biển như sửa chữa tàu biển, đóng tàu, kho trung chuyển khu vực Đông Nam Á v.v....

- 6- **Dự án xây dựng Trục lộ Bắc Nam**, Tuyến đường nối Khu công nghiệp Hiệp Phước vào nội thành TP. Hồ Chí Minh dài 16 km. Ủy ban Nhân dân Thành phố đang cho xây dựng tuyến đường trên với lộ giới 60m. Tuyến đường sẽ xuyên qua nội thành nối với các huyện Hóc Môn, Củ Chi và đến tận Thành phố Phnôm Pênh (Campuchia). Đây là trục lộ Nam - Bắc quan trọng của thành phố sau này, và là tuyến đường nối với đường quốc tế xuyên Á, từ Thái Lan qua Campuchia đến TP. Hồ Chí Minh (Việt Nam) và cuối hướng tuyến đông là Cảng nước sâu Hiệp Phước sẽ hình thành trong tương lai.

Với các chương trình nêu trên đã lần lượt thực hiện trong 10 năm qua, tạo nên một hệ thống dự án nối kết nhau, thúc đẩy TP. Hồ Chí Minh mở rộng về hướng Nam và Đông Nam đến tận Cần Giò, giúp thành phố phát triển ra biển Đông. Một chương trình mở ra cho TP. Hồ Chí Minh một thời kỳ xây dựng và phát triển mới theo qui luật truyền thống thành phố bám lấy dòng sông và cũng phù hợp với xu hướng phát triển đô thị hiện nay của thế giới là thành phố phải vươn ra

biển.

- 7- *Vai trò của Cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước*, Theo kế hoạch của TP. Hồ Chí Minh, cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước được đặt tại Khu công nghiệp Hiệp Phước, dọc theo bờ phải sông Soài Rạp, cách Khu chế xuất Tân Thuận (hay Cảng Sài Gòn) khoảng 16km và cách bờ biển Đông khoảng 20km. Từ khu vực Hiệp Phước ra đến biển Đông, lòng sông Soài Rạp rộng trên 1.000m, thẳng và ổn định. Ngay trên lòng sông cũng có thể tổ chức bốc dỡ hàng sang mạn qua xà lan, và từ đó đưa hàng hóa đi khắp vùng lưu vực đồng bằng sông Cửu Long (Việt Nam).

Theo quyết định số 22/1999/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, cảng Hiệp Phước có thể nhận tàu có trọng tải đến 25.000 tấn. Căn cứ đề án nghiên cứu khả thi mở luồng tàu biển qua cửa Soài Rạp vào Khu chế xuất Tân Thuận TP. Hồ Chí Minh của Viện Nghiên cứu thủy lợi Miền Nam, nếu nạo vét sông Soài Rạp trong điều kiện thủy văn cho phép thì tàu 50.000 tấn hoàn toàn có thể cập cảng tổng hợp Hiệp Phước.

Năm 2001, Công ty Tư vấn thiết kế giao thông vận tải phía Nam (TEDI SOUTH) thuộc Bộ Giao thông vận tải đã trình UBND thành phố HCM đề án nghiên cứu khả thi “Xây cảng cho Khu công nghiệp Hiệp Phước” có nêu rõ: “Trong khi chưa tiến hành nạo vét sông Soài Rạp, để tàu có trọng tải 50.000 tấn đi vào ngã cửa sông Soài Rạp thì việc xây dựng một cảng cho Khu công nghiệp Hiệp Phước với hướng luồng tàu qua ngã sông Lòng Tàu như hiện nay vẫn là cần thiết phải làm ngay”.

Hiện nay, hàng hóa thông qua cảng ở khu vực TP. Hồ Chí Minh chủ yếu tập trung ở ba cảng lớn là Cảng Sài Gòn, Tân Cảng và Cảng Bến Nghé, với sản lượng chiếm đến gần 90% tổng sản lượng hàng hóa thông qua toàn khu vực. Sản lượng hàng hóa (khô) năm 2000 đạt khoảng 18,9 triệu tấn. Theo kế hoạch, hàng hóa thông qua của các cảng này khi đạt công suất tối đa sẽ lên đến 20 – 22 triệu tấn/năm. Thực tế con số trên khó đạt được, không phải do không có nguồn hàng mà do hạn chế về khả năng tiếp nhận hàng vì cả ba cảng lớn trên đều nằm trong nội thành (trên sông Sài Gòn) và vì tình trạng quá tải của các phương tiện giao thông trên các tuyến đường ra - vào đến cảng.

Trong quyết định số 123/1998/QĐ-TTg ngày 10/7/1998 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 có nêu rõ là phải hạn chế phát triển các cảng trong nội thành cũ như Cảng Sài Gòn, Tân Cảng, Bến Nghé, Tân Thuận, Ba Son.... Mặt khác, theo quy hoạch, sắp tới TP. Hồ Chí Minh sẽ xây dựng cầu Phú Mỹ vượt sông Sài Gòn, nối Đại lộ Nguyễn Văn Linh vào khu Thủ Thiêm, Cát Lái. Như vậy sẽ hạn chế tối đa tàu có trọng tải lớn vào sông Sài Gòn và việc xây dựng Cảng Hiệp Phước sẽ trở thành bức bách hơn.

Tổng hợp các thông tin trên cũng như các điều kiện và yêu cầu khách quan trong kế hoạch phát triển thành phố, chúng ta thấy được tầm quan trọng và vai trò của Cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước là vô cùng lớn, là yếu tố mang tính quyết định cho việc tháo gỡ một loạt khó khăn của thành phố hiện nay, như:

- Giải quyết việc chuyển hệ thống cảng của thành phố hiện nay đang ở nội thành (sông Sài Gòn) ra phía ngoài, hướng gần biển Đông nhằm phát huy hơn nữa vai trò cảng quốc tế của TP. Hồ Chí Minh đối với khu vực.
- Tạo điều kiện để xây dựng các cầu vượt sông Sài Gòn để xây dựng khu đô thị Thủ Thiêm tới đây.

- Giải quyết phần lớn nạn kẹt xe hiện nay của thành phố do xe tải ra vào cảng phải đi qua nội thành.

Mặt khác, việc nạo vét sông Soài Rạp vừa tạo luồng tàu mới cho tàu có trọng tải đến 50.000 tấn ra vào TP. Hồ Chí Minh vừa cung cấp cát san lấp mặt bằng các vùng Nhà Bè, Quận 7, Bình Chánh, v.v.... Như vậy, sau khi xây dựng cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước, TP. Hồ Chí Minh sẽ trở thành thành phố có cảng biển lớn nhất Việt Nam. Ưu thế này không những làm cho TP. Hồ Chí Minh trở thành một cửa ngõ quan trọng của bán đảo Đông Dương (Việt Nam, Lào, Campuchia) mà còn là một thành phố ven biển nằm trên bao lon bờ Tây Thái Bình Dương. Vị trí đầu mối giao thông hàng hải tương lai của TP. Hồ Chí Minh sẽ không thua kém gì các thành phố lớn của các nước Đông và Đông Nam Á hiện nay. Đây là một dự án lớn có ý nghĩa và có hiệu quả cao cho việc phát triển kinh tế cả khu vực rất đáng được các nhà đầu tư tầm cỡ trên thế giới quan tâm.

IV. Những định hướng chính về phát triển thành phố về hướng Nam, tiến ra biển Đông

Đến nay, sau khi mô hình phát triển công nghiệp – dịch vụ – đô thị ở vùng đất Nhà Bè nghèo khó năm xưa đã bước đầu thành công và trở thành hiện thực trong cuộc sống, nhiều vấn đề lớn đặt ra cần tiếp tục suy nghĩ: phải làm gì và làm thế nào để trước hết phát huy và mở rộng kết quả đạt được ra toàn khu vực phía Nam TP. Hồ Chí Minh?

1- Phát triển về không gian

Khu vực phía Nam TP. Hồ Chí Minh theo cách hiểu mở rộng (không giới hạn địa giới hành chính) bao gồm các huyện Nhà Bè, Bình Chánh, Cần Giờ thuộc TP. Hồ Chí Minh, các huyện thị phía Nam và ven biển thuộc Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu, các huyện thị phía Nam thuộc Long An, Tiền Giang. Hiện khu vực này còn kém phát triển do thiếu cơ sở hạ tầng, mặt đất thấp trũng, địa hình bị chia cắt bởi sông rạch, dân cư thưa thớt, kinh tế chủ yếu là thuần nông hoặc nuôi trồng thủy sản. Tuy nhiên, đây là vùng đất có nhiều tiềm năng, lợi thế để phát triển và hội đủ các điều kiện cần và đủ cho các chương trình, dự án lớn với tính khả thi cao. Xét về lợi thế so sánh gần biển và tiềm năng kinh tế, nơi đây đang và sẽ hình thành hàng loạt cảng biển và khu công nghiệp, dịch vụ hàng hải. Một loạt các cảng lớn đã và sẽ được xây dựng dọc theo các sông Thị Vải, Cái Mép, thuộc Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu, cảng Sao Mai – Bến Đình thuộc Vũng Tàu, cảng ở khu vực Thiềng Liềng, Soài Rạp thuộc TP. Hồ Chí Minh.... Một loạt các hành lang, khu công nghiệp lớn của Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu và cả Long An, Tiền Giang gắn liền với các cảng này. Nơi đây cũng đang và sẽ là trung tâm dầu khí – năng lượng lớn nhất nước với nhiều cơ sở chế biến, dịch vụ liên quan với sản phẩm dầu khí. Tuy nhiên, đây mới chỉ là điều kiện “cần”: tiềm năng, lợi thế. Còn phải có điều kiện “đủ”: có thị trường, có nhà đầu tư đủ tiền: vốn tài chánh; đủ tài: tài năng, trí tuệ, công nghệ, kỹ thuật, quản trị chuyên nghiệp; đủ “tâm”: kiên định, quyết tâm, biết tìm kiếm lợi ích trong sự phát triển bền vững của đối tượng đầu tư, và có cơ chế, chính sách thông thoáng, hợp lý, ổn định, thủ tục hành chính giản dị, minh bạch, hướng về phục vụ công chúng. Đó phải chăng là những bài học kinh nghiệm thực tế của Khu chế xuất Tân Thuận, đô thị mới Phú Mỹ Hưng và Nam Sài Gòn nói chung. Từ ý tưởng lớn “phát triển khu vực phía Nam TP. Hồ Chí Minh hướng ra biển Đông” được thực tế chứng minh là đúng đắn, rất cần có những bước đi tiếp theo táo bạo với tầm mức cao hơn. Do vậy, cần sớm định hướng phát triển không gian và quy hoạch phát triển cho toàn vùng, bao gồm quy hoạch tổng mặt bằng xây dựng, vừa có tính hấp dẫn mạnh, vừa có tính khả thi cao.

Phát triển không gian trên khu vực phía Nam trước tiên là sự hình thành chùm đô thị vệ tinh

bao gồm: Đô thị cảng Hiệp Phước; Đô thị sinh thái Cần Giò; Đô thị cảng Cần Đước, Gò Công Đông (Tiền Giang) cùng với đô thị thương mại Phú Mỹ Hưng tạo thành chùm đô thị vệ tinh mang tính chất kết cấu của TP. Hồ Chí Minh về hướng Nam, trên đường tiến ra biển Đông. Chùm đô thị này có mối quan hệ phát triển và đô thị hóa với đô thị Thủ Thiêm, tạo thành không gian phát triển rộng lớn và hoàn chỉnh trong quan hệ với thành phố hiện hữu của một không gian kinh tế thống nhất thuộc khu vực phía Nam TP. Hồ Chí Minh.

Đô thị Phú Mỹ Hưng có thể mở rộng ra là khu đô thị Nam TP. Hồ Chí Minh với diện tích 2600ha chính là đô thị trung tâm, nơi có các lĩnh vực phát triển đi trước các đô thị khác trong khu vực phía Nam về dịch vụ tài chính, ngân hàng, bảo hiểm; dịch vụ thương mại, chứng khoán, trung tâm bán buôn, kho trung chuyển; các dịch vụ tiện ích công cộng như y tế giáo dục, thể dục thể thao, công viên v.v...

Trên đường tiến ra biển Đông sẽ xuất hiện 3 đô thị vệ tinh, vượt khỏi ranh giới hành chính các tỉnh, thành phố là:

- Đô thị cảng Hiệp Phước. Phát triển qua Cần Giuộc - Long An.
- Đô thị sinh thái Cần Giò. Sau này có đường hầm xuyên vịnh Gành Rái, qua Vũng Tàu.
- Đô thị cảng Cần Đước, cập theo sông Vàm Cỏ, nối liền qua Gò Công Đông – Tiền Giang.

Sự hình thành chùm đô thị vệ tinh này sẽ hoàn tất định hướng và quy mô phát triển về không gian của TP. Hồ Chí Minh trong thế kỷ 21. Định hướng phát triển này tiếp tục khẳng định lợi thế so sánh của TP. Hồ Chí Minh trong phát triển kinh tế biển, các loại hình kinh tế dịch vụ cao cấp về ngân hàng, tài chính, đầu tư, chứng khoán, thương mại quốc tế v.v..., với tư cách là trung tâm phát triển vùng đối với vùng châu thổ Đồng bằng sông Cửu Long. Đây chính là mối liên hệ khách quan, tất yếu về phát triển với Đồng bằng Sông Cửu Long đã được hình thành trong hàng trăm năm lịch sử TP. Hồ Chí Minh sẽ được nâng tầm và mở rộng các chức năng, thế mạnh vốn có đối với khu vực là trung tâm tài chính, ngân hàng; trung tâm giao lưu hàng hóa thương mại thủy bộ cho vùng Đồng bằng Sông Cửu Long mà lịch sử hình thành phát triển thành phố đã khẳng định trong hơn 300 năm qua.

2- Hạ tầng cơ sở

Ý tưởng phát triển TP. Hồ Chí Minh ra biển Đông được định vị như là cạnh huyền (TP. Hồ Chí Minh -> Vũng Tàu) của một tam giác mà các đỉnh là TP. Hồ Chí Minh - Biên Hòa-Vũng Tàu. Như vậy từ nội thành TP. Hồ Chí Minh phải có tuyến đường rộng lớn xuống khu công nghiệp Hiệp Phước và sau đó xây cầu vượt Sông Soài Rạp và Sông Lòng Tàu, nối qua vùng đất của Nhơn Trạch (Đồng Nai) mở rộng đường Bình Khánh xuống Cần Giò. Sau này khi kinh tế TP. Hồ Chí Minh đã phát triển đủ sức, sẽ làm đường hầm qua Vịnh Gành Rái nối với Vũng Tàu (khoảng cách theo đường chim bay từ Khu đô thị Nam Sài Gòn đến Vũng Tàu chỉ khoảng 40 km). Như vậy sẽ đạt được ước mơ là sau giờ làm việc (5 giờ chiều) người dân sống tại Khu đô thị Nam Sài Gòn sau 40 phút sẽ được tắm biển Vũng Tàu, ăn cơm đặc sản biển, 10 giờ tối còn kịp trở về thành phố Hồ Chí Minh dự buổi dạ hội.

Ngoài ra, xây dựng cầu Phú Mỹ nối dài đại lộ Nguyễn Văn Linh qua Cát Lái, rồi từ Cát Lái qua Nhơn Trạch (Đồng Nai). Như vậy sự phát triển của khu vực Nhà Bè gắn liền với khu đô thị Thủ Thiêm và khu đô thị Nhơn Trạch sau này (vùng hạt nhân của Đông Nam Bộ).

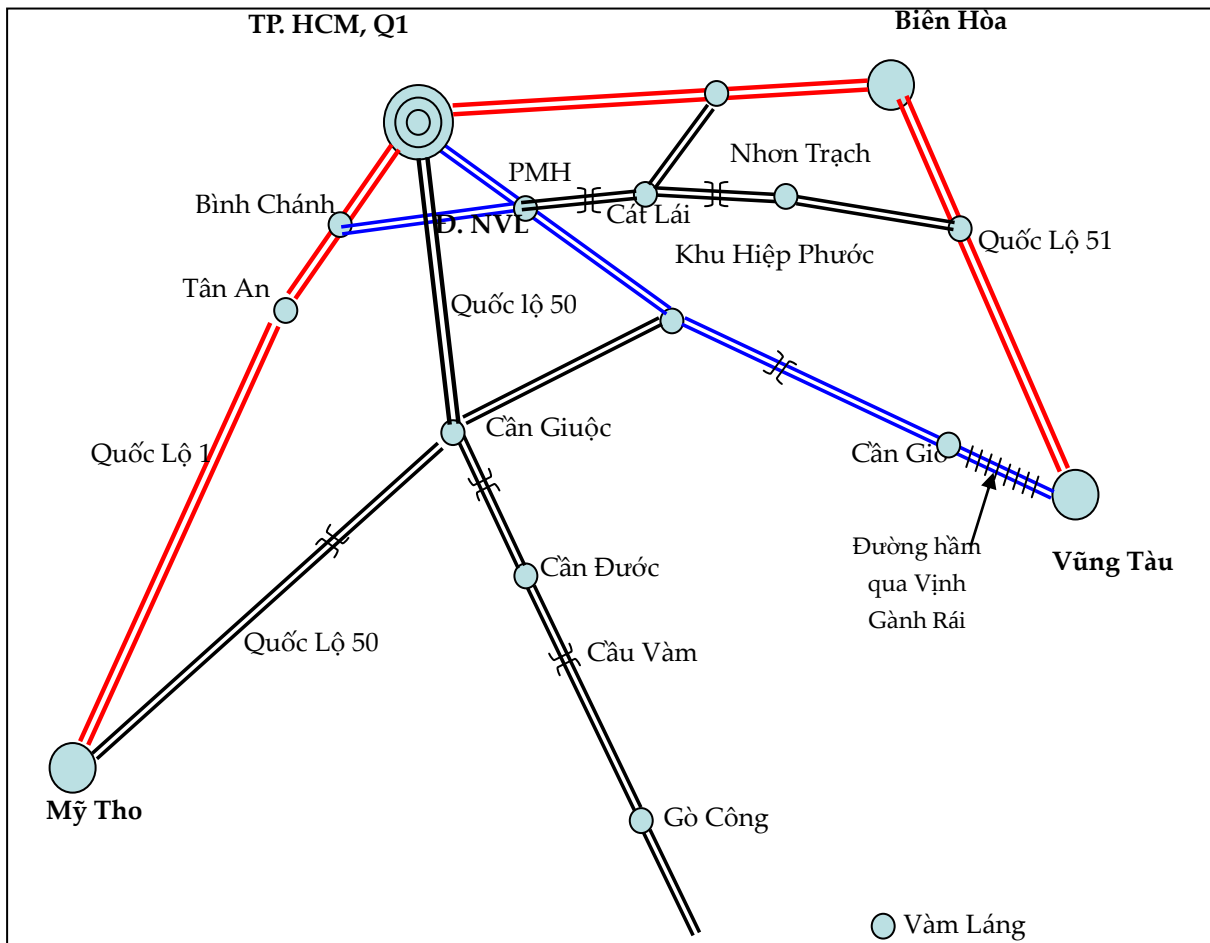
Để gắn kết, chia sẻ sự phát triển của TP. Hồ Chí Minh với vùng đồng bằng sông Cửu Long phải mở rộng tuyến đường 50 (từ quận 8 (TP. Hồ Chí Minh) đi Cần Giuộc), xây dựng cầu vượt sông Vàm Cỏ. Từ thị trấn Cần Giuộc, sẽ mở thêm quốc lộ mới nối liền thành phố Mỹ Tho. Như vậy, ta có thêm một tuyến quốc lộ, song song với quốc lộ 1 hiện nay (từ Mỹ Tho về TP. Hồ Chí Minh), tuyến đường này sẽ làm giảm áp lực Quốc lộ 1A hiện nay.

Khi khu công nghiệp Hiệp Phước được hình thành, sông Soài Rạp được sử dụng đúng tầm (tàu có trọng tải 50.000 tấn vào cảng), tỉnh Tiền Giang và tỉnh Long An sẽ đưa các khu công nghiệp áp sát sông Soài Rạp.

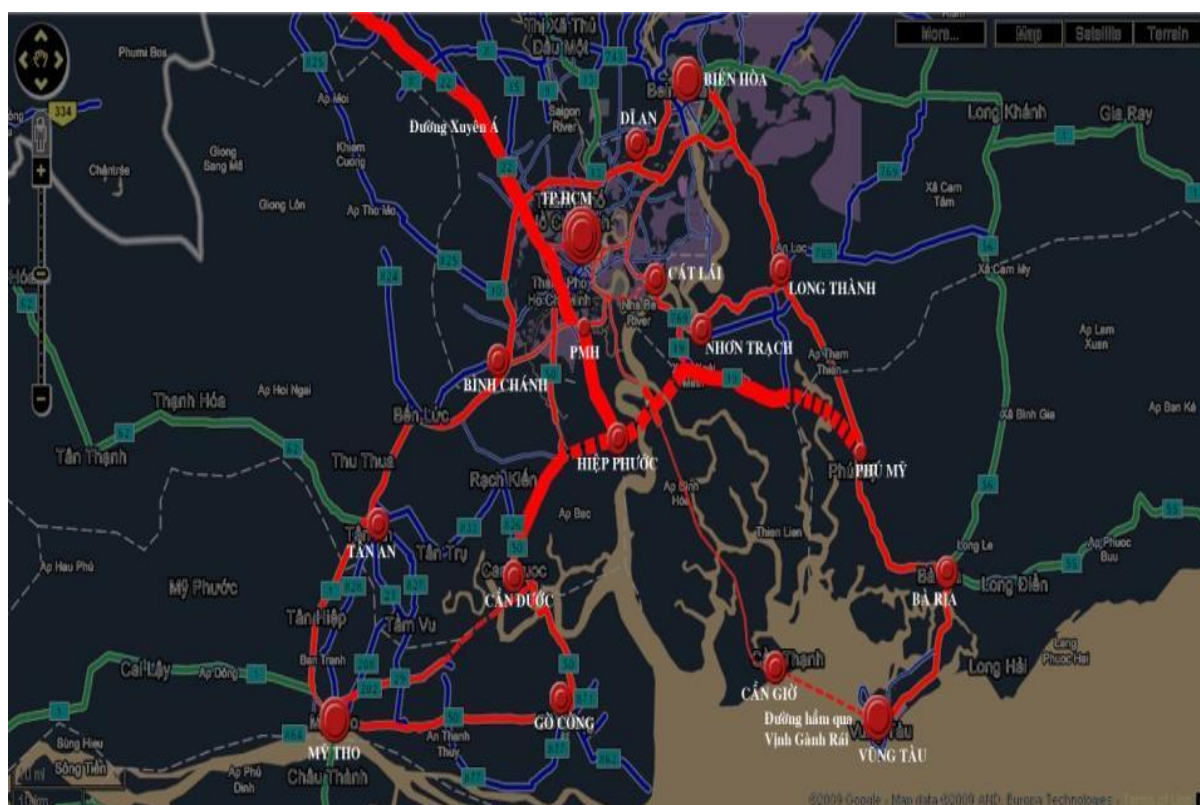
Như vậy sẽ mở ra cho Long An và Tiền Giang cùng phát triển ra biển Đông, Long An và Tiền Giang sẽ không cần xây dựng các KCN theo quốc lộ 1, vì rằng, nơi đây đã là vùng đất nông nghiệp màu mỡ của đồng bằng sông Cửu Long, nơi đây ta xây dựng tuyến phát triển xanh, sinh thái (cây ăn trái, thủy sản nước ngọt, du lịch đồng quê v.v...).

Về đường thủy, hình thành luồng tàu, thuyền lưu thông trên sông Soài Rạp, sông Vàm Cỏ, nối liền với hệ thống sông Cửu Long.

Từ một luồng ý tưởng phát triển TP. Hồ Chí Minh tiến ra biển Đông, kết hợp với chiến lược phát triển của TW (vùng kinh tế trọng điểm phía Nam) của thập niên 90, chúng ta có được một bức tranh phát triển của toàn vùng, với mạng lưới giao thông từ TP. Hồ Chí Minh đến các vùng chung quanh được bố trí như hình vẽ sau:







Một kết quả kéo theo là khi TP. Hồ Chí Minh phát triển xuống vùng Nhà Bè, đưa công nghiệp đến để xóa đi vùng nghèo đói muôn đời của vùng đất này, thì đồng thời chúng ta giữ lại được vùng đất cao phía trên thượng nguồn của sông Sài Gòn và sông Đồng Nai, tránh được sự ô nhiễm trong quá trình công nghiệp hóa buộc phải tiếp nhận những công nghiệp có ô nhiễm. Như vậy sau giai đoạn công nghiệp (khoảng 20 năm) chúng ta còn được một vùng đất “vàng” dự trữ cho giai đoạn phát triển của thời kỳ đất nước đã giàu có, lúc đó vùng đất này mới thật sự là “tắc đất tắc vàng” để cho dân ta, con cháu ta thừa hưởng và sử dụng vào những mục đích mới, hiệu quả hơn trong tương lai.

3- Ngành và lĩnh vực kinh tế chủ yếu

a. Lĩnh vực công nghiệp

Đô thị cảng gắn kết với Khu công nghiệp, cảng Hiệp Phước và các dịch vụ phục vụ Khu công nghiệp và công nghiệp cảng. Do vậy việc phát triển cảng cần có lực lượng lao động các ngành nghề dịch vụ như quản lý cảng, vận chuyển hàng trong nội địa, đầu mối phân phối thương mại, v.v.... Sự phát triển hệ thống cảng thúc đẩy tăng trưởng thương mại, dịch vụ dẫn đến thu hút đầu tư, thu hút dân cư, gia tăng việc làm, góp phần phát triển kinh tế TP. Hồ Chí Minh.

b. Về định hướng phát triển các ngành nghề trong đô thị cảng gồm có:

- Các ngành nghề chủ lực trong khu vực đô thị phục vụ cho khu công nghiệp và hệ thống cảng với các ngành như vận tải thủy; đóng và sửa chữa tàu, thuyền; vận tải đường biển.
- Dịch vụ cảng: quản lý cảng, thông tin liên lạc, dịch vụ kho bãi, dịch vụ bốc xếp:
- Vận tải bộ: dịch vụ vận tải tải trọng lớn trên đường bộ.
- Dịch vụ xây dựng, bảo trì hệ thống cảng biển.

- Dịch vụ xây dựng hạ tầng giao thông, công trình dân dụng công nghiệp.
 - Các dịch vụ đầu mối thương mại, phân phối hàng hóa.
 - Dịch vụ đào tạo cung cấp nhân lực cho khu công nghiệp và hệ thống cảng biển trong khu vực.
- Dịch vụ pháp lý, thủ tục xuất nhập khẩu, ngân hàng, bảo hiểm, bưu chính, viễn thông v.v....
- Các nhà máy cần diện tích đất lớn và có mức ô nhiễm phải xử lý tập trung.
 - Các công nghiệp bổ trợ có liên quan cho khu công nghiệp từ bên ngoài khu.
 - Các dịch vụ phục vụ sinh hoạt dân cư, siêu thị, nhà hàng, khách sạn, du lịch, khu giải trí hiện đại.
 - Các cơ sở văn hóa, giáo dục, thể thao, sân golf, khu vui chơi dưới nước v.v....

c. Các ngành công nghiệp trong khu công nghiệp:

- Công nghiệp nặng như cơ khí nặng; công nghiệp hóa dầu, năng lượng; sản xuất nguyên liệu cơ bản.
- Công nghiệp nhẹ và trung bình sản xuất hàng xuất khẩu, sản phẩm thay thế hàng nhập khẩu và hàng tiêu thụ nội địa.

Dự báo về viễn cảnh phát triển của khu đô thị cảng, các tác giả cho rằng khu đô thị - công nghiệp cảng Hiệp Phước trong tương lai sẽ được hình thành và phát triển theo một quy hoạch tổng thể tiến tiến của thế kỷ 21 có tầm vóc quốc tế. Đây sẽ là một đô thị hiện đại kế thừa và tận dụng những thành tựu của các khu đô thị - cảng nổi tiếng trên thế giới, đồng thời phát huy được những thế mạnh thiên nhiên đặc trưng của khu vực quy hoạch.

Khu đô thị - cảng Hiệp Phước là một đô thị bền vững: đó là một đô thị năng động nhưng hài hòa, cân bằng sinh thái đô thị và biến chuyển linh hoạt phù hợp với quy hoạch chung của khu vực, mang tính đặc trưng cao về ngành công nghiệp cảng và về bố cục quy hoạch gắn với thiên nhiên sông nước. Là một khu cảng biển nước sâu quan trọng của khu vực Nam Bộ và cả Đông Nam Á. Là cầu nối quan trọng cho các tỉnh thành phía Nam với biển Đông và thế giới.

d. Lĩnh vực Thương mại – Dịch vụ

Sự ra đời các đô thị vệ tinh như đô thị cảng Hiệp Phước; Đô thị sinh thái Cần Giò, Đô thị cảng Cần Đức cùng với Đô thị trung tâm khu vực Phú Mỹ Hưng là nền tảng thúc đẩy các ngành và lĩnh vực thương mại dịch vụ phát triển mạnh.

Trên địa bàn các đô thị sẽ hình thành các tổ chức, trung tâm với các quy mô khác nhau tương ứng với quy mô đô thị về các hoạt động thương mại, tài chính, ngân hàng, đầu tư, và các quan hệ giao dịch đầu tư, thương mại; hoạt động du lịch, vận tải, giao nhận kho vận v.v....

Trên địa bàn các đô thị vệ tinh sẽ hình thành hệ thống siêu thị bán lẻ, hệ thống nhà hàng, khách sạn, môi giới v.v... sẽ được thiết lập trên toàn khu vực tại các đô thị. Hệ thống các tổ chức dịch vụ như dịch vụ địa ốc, dịch vụ xây dựng - trang trí nội thất, dịch vụ đại lý hàng hóa và công nghệ, dịch vụ chuyển giao công nghệ, dịch vụ du lịch, dịch vụ hàng không, sân bay, đại lý tàu biển v.v... được hình thành. Hệ thống các loại kho phục vụ cho xuất nhập khẩu và luân chuyển hàng hóa.

Trên địa bàn Đô thị Phú Mỹ Hưng sẽ hình thành các trung tâm giao dịch nông sản khu vực, trung tâm hàng hóa khu vực, hệ thống kho trung chuyển cho đồng bằng sông Cửu Long.

Trên địa bàn đô thị Phú Mỹ Hưng sẽ ra đời hệ thống dịch vụ về tài chính, ngân hàng như dịch vụ giữ hộ, quản lý hộ tài sản, tài chính, huy động vốn; dịch vụ thanh toán không dùng tiền mặt; dịch vụ bảo hiểm; dịch vụ đầu tư tài chính; dịch vụ cho thuê tài chính; dịch vụ kiểm toán kế toán v.v....

Cơ cấu hàng hóa luân chuyển trên thị trường xuất nhập khẩu ở các đô thị vệ tinh nêu trên là cơ cấu hàng xuất nhập khẩu của thành phố trước hết là các nhóm hàng chủ lực như hàng công nghiệp, chủ yếu là hàng dệt may, giày da; hàng hải sản và hải sản chế biến; nhóm hàng vật liệu xây dựng và nhóm hàng nhựa; nhóm hàng nông sản chế biến; nhóm hàng thủ công mỹ nghệ; nhóm hàng kỹ thuật cao v.v....

4- Đầu tư các Công trình và Dự án lớn.

Sự thành công của Khu chế xuất Tân Thuận, khả năng phát triển và lan tỏa nhanh chóng của đô thị Phú Mỹ Hưng và tuyến đường Nguyễn Văn Linh, cùng các dự án tại khu Hiệp Phước là tiền đề, là cốt lõi nhất; trong đó dự án đầu tư cảng Hiệp Phước của tập đoàn P&O (đầu tư 180 triệu USD) vừa được duyệt là cột mốc đánh dấu ý tưởng biển TP. Hồ Chí Minh thành thành phố cảng biển lớn nhất Việt Nam đã trở thành hiện thực. Bên cạnh đó, một số dự án lớn khác cần phải được tiến hành tiếp theo như sau:

- **Cầu Phú Mỹ nối liền Quận 7 với Quận 2**, cũng là cầu sẽ nối liền với khu Cát Lái vượt sông Đồng Nai tiếp nối với thành phố Nhơn Trạch tương lai, tạo thành một khu phát triển rộng lớn cho TP. Hồ Chí Minh và Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Từ đó công năng của con đường Nguyễn Văn Linh được nâng lên, do con đường này tiếp nối với Quốc lộ 1A trở thành cầu nối giữa Đồng bằng sông Cửu Long với Nhơn Trạch qua Cát Lái. Có nghĩa là “con đường tơ lụa” giữa châu thổ sông Cửu Long với miền Đông Nam Bộ và hệ thống cảng trên các luồng vận tải Lòng Tàu – Thị Vải; luồng Sài Gòn – Soài Rạp được xác lập là con đường ngắn nhất. Tuyến đường này sẽ tạo ra các cụm phát triển dọc theo Quốc lộ 1A, Nguyễn Văn Linh đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Vũng Tàu, Quốc lộ 51 v.v....
- **Đầu tư mở rộng Quốc lộ 50 nối TP. Hồ Chí Minh với Long An**, đồng thời đầu tư xây cầu vượt sông Vàm Cỏ qua Tiền Giang. Đây chính là khâu đột phá cho Long An và Tiền Giang đẩy nhanh tiến trình CNH-HĐH, góp sức lớn giải phóng ách tắc giao thông ngay cửa ngõ vùng châu thổ sông Cửu Long lên TP. Hồ Chí Minh. Đây là cơ hội để các khu công nghiệp và các cụm dịch vụ thương mại dọc theo tuyến Long An – Tiền Giang phát triển nhanh, kết nối và mở rộng tiến trình đô thị hóa giữa TP. Hồ Chí Minh với Long An và Tiền Giang.
- **Khu đô thị cảng sông Vàm Cỏ**, Khi mở rộng Quốc lộ 50 và mở thêm Quốc lộ mới nối thị trấn Cần Giuộc đến Mỹ Tho sẽ thúc đẩy thị trấn Cần Giuộc gắn kết vào khu đô thị Hiệp Phước. Đồng thời tạo điều kiện hình thành thêm khu đô thị cảng sông Vàm Cỏ (khi thị trấn Cần Đước và Gò Công Đông phát triển về sông Vàm Cỏ để hình thành khu đô thị mới). Nơi đây sẽ trở thành một cửa ngõ mới của đồng bằng sông Cửu Long. Với lợi thế của sông Vàm Cỏ, sông Soài Rạp, Quốc lộ 50, Quốc lộ mới kết nối với thành phố Mỹ Tho, nó sẽ trở thành cánh tay nối dài của cảng Hiệp Phước. Và, từ đó, những ngành và lĩnh vực công nghiệp liên quan đến cảng, đến biển và công nghiệp chế biến gắn liền với vùng nông nghiệp, trái cây của đồng bằng sông Cửu Long sẽ hình thành. Một trung tâm công nghiệp, thủy hải sản, thực phẩm chế biến lớn nhất khu vực phía Nam sẽ ra đời trên vùng

đất màu mỡ, giàu sức sống này.

- **Đầu tư xây dựng cầu vượt sông Soài Rạp qua Bình Khánh** (Cần Giò) (có thể từ mũi Nhà Bè hay từ khu công nghiệp Hiệp Phước), kéo dài cầu vượt sông Lòng Tàu, nối liền với Nhân Trạch (Đồng Nai). Khi cầu này đi vào hoạt động, cảng Hiệp Phước thực sự trở thành cảng lớn của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là nền tảng phát triển mạnh Cần Giò và trực tiếp phục vụ các khu công nghiệp của tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu.
- **Về môi trường, thủy văn**, Như chúng ta đã biết, khi TP. Hồ Chí Minh phát triển về hướng Nam, tiến ra biển Đông, tất yếu đi qua các vùng đất ngập mặn Nhà Bè, Cần Giò. Như vậy, cao trình của những vùng đất này sẽ được nâng lên và sẽ dẫn đến môi trường thủy văn nơi đây sẽ thay đổi. Với chế độ bán nhật triều của biển Đông, khi triều cường (khoảng 5-6 giờ) nước biển sẽ theo nước sông tiến vào đất liền. Nếu các vùng ngập mặn trước đây bị lấp thì triều cường nước sông sẽ dâng cao và nước mặn sẽ vào sâu. Đây là vấn đề phải khắc phục. Một trong những phương pháp khắc phục là phải cân đối lượng nước thủy triều trong lúc triều cường. Đã có nhiều ý kiến về vấn đề này. Tuy nhiên, cho đến nay vẫn chưa có một kết luận khoa học có tính hiện thực khả thi. Chúng tôi xin đưa ra một giải pháp để tham khảo. Chúng tôi nghĩ rằng, phải có những hồ chứa thay cho vùng ngập mặn trước đây. Như vậy, một công trình nghiên cứu về thủy văn phải được tiến hành gấp. Chúng ta có thể tính được lượng nước biển tràn vào vùng ngập mặn trước đây thông qua đo đạc cốt nền tự nhiên và mức triều cường tương ứng. Từ đó tính được diện tích ao hồ và độ sâu cần có cùng với hệ thống điều hòa nước trong cả khu vực. Từ đó ta có thể chế ngự được vấn đề ngập mặn khi có triều cường kể cả trong tình huống do biến động lớn của tự nhiên (LA NINA; ENINO) tạo nên. Như thế, chúng ta vừa tiến hành công nghiệp hóa vùng đất ngập mặn, vừa cải thiện môi trường cảnh quan trong xử lý bài toán ngập mặn cho vùng Thủ Thiêm, Nhà Bè. Mực nước đại dương dâng cao làm ngập các vùng đất thấp. Theo cảnh báo của nhiều nhà nghiên cứu có uy tín trên thế giới rằng: do hiệu ứng nhà kính, băng ở hai cực sẽ tan, làm mực nước đại dương dâng cao thêm, dự đoán khoảng 0,5 – 1,0m vào cuối thế kỷ này, tức còn khoảng 100 năm nữa, làm ngập một diện tích khá lớn các vùng đất thấp ven biển, nhất là các đồng bằng châu thổ của thế giới, trong đó chắc chắn có khu vực phía Nam TP. Hồ Chí Minh. Đây là vấn đề, có thể là thảm họa toàn cầu. Chúng ta cần theo dõi, cập nhật thông tin để kịp có những giải pháp đối phó, điều chỉnh. Tuy nhiên, không thể, như có một số ý kiến đề cập, chuyển hướng chỉ tập trung phát triển ở vùng đất cao như Hóc Môn, Củ Chi thuộc Thành phố hoặc thuộc các tỉnh lân cận ở Đông Nam bộ. Vì “thời gian là tiền bạc”, hôm nay chúng ta đang có những điều kiện, kinh nghiệm thực tế để tiếp tục mở rộng hướng phát triển hiện nay. Một ví dụ cụ thể cho thấy, từ các năm 1985-1990 chúng ta đã xác định hướng phát triển chính của thành phố là Đông - Đông Nam nối liền với Biên Hòa, Vũng Tàu. Song từ 20 năm nay chúng ta chưa thể “vượt” qua được sông Sài Gòn, trong đó đô thị Thủ Thiêm bắt đầu từ những năm 90 thế kỷ trước, đến nay vẫn quá chậm, chưa làm được bao nhiêu.
- **Vấn đề nền đất yếu**, Vùng đất phía Nam TP. Hồ Chí Minh trong ranh giới như đã nêu ở phần trên đều là vùng địa hình thấp, trũng, nền đất yếu và rất yếu. Đó là một trong những lý do làm cho vùng đất trên đây kém phát triển. Theo tài liệu

của các nhà địa chất, móng đá cứng ở khu vực này nằm ở độ sâu hàng trăm mét. Bên trên là một tầng phù sa mới, kết dính và độ nén chặt rất kém. Vì vậy, các loại móng cọc của các công trình xây dựng dù sâu đến 40-50m thì cũng chỉ được “treo” trong tầng đất yếu mà thôi. Tuy nhiên, thực tế cho thấy, với kỹ thuật và công nghệ mới nhất hiện nay, các công trình cầu, đường quy mô lớn trên đại lộ Nguyễn Văn Linh, các tòa nhà 18-20 tầng khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng, đặc biệt nhà máy điện Hiệp Phước, một công trình có tải trọng tĩnh và động rất lớn lại nằm bên bờ sông Soài Rạp, cho đến nay vẫn ổn định, bền vững, chưa hề xảy ra sự cố gì liên quan đến hệ thống móng công trình. Như vậy, vấn đề đã được giải quyết cả về kỹ thuật cũng như giá thành công trình.

- ***Nguồn cung cấp nước sạch cho sinh hoạt giới hạn***, Nguồn cung cấp nước sạch sinh hoạt cho các đô thị, khu công nghiệp tập trung ở các tỉnh Đông Nam Bộ hiện nay chủ yếu dựa vào sông Đồng Nai là chính, một phần từ sông Sài Gòn và nguồn nước ngầm, nước mặt (các hồ chứa) tại chỗ, với tổng lượng nước cung cấp khoảng 1,2-1,5 triệu m³/ ngày. Trong tương lai khi nhu cầu cung cấp nước cho vùng tăng lên, ví dụ mức 3-4 triệu m³/ngày thì các nguồn cung cấp nêu trên sẽ không đủ. Mặc dù tổng lượng nước hàng năm của sông Đồng Nai tuy khá lớn, có thể lên đến khoảng 5 tỷ m³/năm nhưng lưu lượng mùa khô lại rất hạn chế, chỉ khoảng 50-60 m³/giây (khi có sự điều tiết của các công trình thủy điện ở thượng nguồn, lưu lượng nước có thể lớn hơn) sẽ không đủ cung cấp cho sinh hoạt, tưới trong nông nghiệp và đầy mặn ở hạ lưu. Vấn đề nguồn nước sinh hoạt cung cấp cho đô thị, công nghiệp, về lâu dài sẽ ảnh hưởng rất lớn đến sự phát triển của vùng Đông Nam Bộ. Vì vậy khai thác hợp lý và bảo vệ các nguồn nước sạch có ý nghĩa sống còn đối với nơi đây. Cũng có ý tưởng táo bạo là xây dựng công trình khai thác và đường ống hoặc kênh dẫn để chuyển nước từ sông Tiền (nơi không bị xâm nhập mặn vào mùa khô) về khu vực Nam TP. Hồ Chí Minh. Khi khu vực này và Đông Nam Bộ nói chung phát triển đến mức có nhu cầu thực sự với khả năng tài chính cho phép, ý tưởng nêu trên chắc chắn sẽ thành hiện thực.

5- Quan hệ với thành phố hiện hữu

Từ năm 2006 này, nhìn nhận đánh giá giá trị các dự án đầu tư vào vùng đất Nhà Bè trong hơn 15 năm qua cho chúng ta một cách nhìn mới có tính cách mạng về đầu tư phát triển. Hai hệ thống cụm dự án đầu tư vào Tân Thuận Đông và Hiệp Phước không những đưa định hướng phát triển TP. Hồ Chí Minh về hướng Nam, tiến ra biển Đông, từ định hướng bổ sung trở thành định hướng chính mà còn là một giải pháp cơ bản chiến lược, giải quyết những vấn đề khó khăn lớn lao của thành phố trong quá trình CNH-HĐH như vấn đề áp lực gia tăng dân số; nạn kẹt xe gây bùng nổ xã hội trên đường phố; vấn đề đô thị phát triển bền vững; vấn đề ô nhiễm môi trường v.v....

- ***Khu chế xuất Tân Thuận*** không những là một sản phẩm đầu tư có hiệu quả mà còn góp sức quan trọng trong việc hình thành một khung pháp lý và môi trường thu hút đầu tư nước ngoài của TP. Hồ Chí Minh và cả nước ta trong thời kỳ đổi mới. Khu chế xuất Tân Thuận đã trở thành một mô hình quản lý, một mô hình xây dựng lực lượng công nghiệp tập trung hiện đại. Từ mô hình này, thành phố phát triển thành 15 khu công nghiệp – khu chế xuất. Mô hình quản lý “một cửa, một dấu, tại chỗ” của khu chế xuất Tân Thuận đã được áp dụng vào quản lý

hành chính cho các quận huyện. Hiện nay đã được nhân rộng ra cả nước. Việc liên doanh với nhà đầu tư nước ngoài trong các công trình xây dựng hạ tầng khu chế xuất Tân Thuận đã trở thành một mô hình theo phương thức biến giá trị sử dụng đất thành vốn đầu tư cho phía Việt Nam. Từ đó, gọi lên vấn đề, khi có dự án đầu tư tốt được thực hiện trên một vùng đất bất kỳ nào, thì vùng đất đó sẽ trở thành vốn, trở thành hàng hóa tham gia vào đề án đó như một yếu tố cơ bản của thị trường ngay cả đối với một địa phương, một vùng đất chưa phát triển. Vấn đề thiếu vốn đầu tư không còn là vấn đề khó khăn lớn nhất, mà khó khăn nhất chính là không sáng tạo ra được những ý tưởng khả thi để có được một đề án kinh doanh, sản xuất hiệu quả cho vùng đất đó. Từ cách nhận thức như trên, cho chúng ta một cách tiếp cận mới để tiếp thị địa phương chúng ta.

- Sự hình thành khu **đô thị mới Phú Mỹ Hưng và tuyến đường Nguyễn Văn Linh** tại khu vực ngập mặn Nhà Bè trong hơn 10 năm qua, không những đưa vùng đất này nhanh chóng tiến mạnh vào CNH-HĐH mà đô thị mới Phú Mỹ Hưng còn cung cấp cho thành phố một mô hình đô thị hóa hiện đại phát triển bền vững, tiến kịp cuộc sống hiện đại của các khu đô thị tiên tiến trên thế giới. Khu đô thị Phú Mỹ Hưng không chỉ tạo thêm bao nhiêu mét vuông nhà ở cho xã hội, mà còn cung cấp một hình thái mới về tổ chức xã hội đô thị hiện đại, một môi trường sống cao cấp cho cư dân. Đến Phú Mỹ Hưng, ta không chỉ thấy một môi trường xanh, sạch, đẹp của bộ mặt đô thị, mà còn có được một nét văn hóa của cư dân, một trình độ quản lý đô thị, một phong cách sinh hoạt hiện đại mang nội dung kinh tế - xã hội sâu sắc sẽ được lan tỏa cho toàn TP. Hồ Chí Minh hôm nay và cả trong tương lai.
- **Khu công nghiệp cảng Hiệp Phước** ra đời song song với việc phát triển khu công nghiệp, khu đô thị Hiệp Phước đã thúc đẩy việc di dời cụm cảng Sài Gòn ra khỏi sông Sài Gòn, tạo điều kiện cho việc xây các cây cầu nối liền Quận 1 với Quận 2 để phát triển toàn khu vực quận 2 và Quận 9, Quận Thủ Đức làm cho không gian đô thị hóa của TP. Hồ Chí Minh được mở rộng theo hai hướng. Hướng Nam là Quận 4, Quận 7; hướng Đông vượt sông Sài Gòn qua Thủ Thiêm. Như vậy áp lực dân cư chen chúc ở nội thị sẽ giảm xuống, ách tắc giao thông giảm nhiều. Công việc chỉnh trang nội thị sẽ dễ dàng hơn, áp lực tăng giá nhà, giá đất sẽ giảm xuống, góp phần tạo nên môi trường kinh tế - xã hội của thành phố phát triển một cách lành mạnh, bền vững.

Từ những nhận thức về định hướng TP. Hồ Chí Minh chuyển dịch về hướng Nam, tiến ra biển Đông đã được trình bày ở trên, chúng ta có thể nói rằng, các dự án đầu tư đưa TP. Hồ Chí Minh phát triển ra biển Đông là chìa khóa để giải quyết những vấn đề khó khăn của thành phố trong tiến trình thực hiện đường lối CNH-HĐH trên nền tảng của một đô thị nhỏ hẹp của các thế kỷ trước để lại. Nó không những mở ra cho TP. Hồ Chí Minh tiến ra biển Đông để sánh vai với các thành phố biển của các nước Châu Á, mà còn tạo điều kiện cho thành phố phát triển về phía Đông nối liền với thành phố Nhơn Trạch và cả Biên Hòa, đồng thời phát triển về hướng Tây nối liền với thành phố Tân An (Long An), tạo điều kiện dự trữ vùng đất phía Tây Bắc đầy ưu thế thiên nhiên, vùng đất cao, nhiều nước ngọt là Hóc Môn, Củ Chi cho bước phát triển của TP. Hồ Chí Minh trong tương lai.