

# KẾ HOẠCH XÂY DỰNG - PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH HƯỚNG RA BIỂN ĐÔNG

## và

### VAI TRÒ CỦA CẢNG NƯỚC SÂU HIỆP PHƯỚC

#### **I. Tóm lược lịch sử phát triển chung của Thành phố Hồ Chí Minh.**

Thành phố Hồ Chí Minh, đô thị lớn nhất nước Việt Nam, không những là một trung tâm kinh tế, văn hoá, khoa học kỹ thuật của cả khu vực phía Nam, mà còn là đầu mối giao lưu quốc tế quan trọng bậc nhất của Việt Nam.

Thành phố Hồ Chí Minh được thành lập từ sau ngày Việt Nam được hoàn toàn thống nhất, diện tích rộng 2000 km<sup>2</sup> gồm thành phố Sài Gòn cũ (rộng 140 km<sup>2</sup>), tỉnh Gia Định (cũ) và vùng đất thuộc huyện Cần Giờ, huyện Củ Chi hợp thành. Dân số khoảng năm triệu dân: trong đó chín quận nội thành (Sài Gòn cũ) khoảng 3,5 triệu dân và tám huyện ngoại thành khoảng 1,5 triệu dân. Về mặt địa lý: phía Đông giáp tỉnh Đồng Nai, phía Tây giáp tỉnh Long An, phía Bắc giáp tỉnh Tây Ninh, Sông Bé, phía Nam giáp biển Đông và cũng là nơi hạ lưu của hệ thống sông Đồng Nai đổ ra biển Đông với hai nhánh phân lưu quan trọng là sông Lòng Tàu và sông Soài Rạp. Nội thành Thành phố Hồ Chí Minh (Sài Gòn cũ) 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 theo vùng đất thấp ngập mặn ra tới biển Đông: đây cũng là vùng dân cư có đời sống thấp nhất của Thành phố Hồ Chí Minh vì đất đai vừa không phù hợp cho canh tác nông nghiệp vì ngập mặn, đồng thời cũng thiếu thốn cơ sở hạ tầng (đường sá, điện, nước.....) nhưng lại có sông ngòi chằng chịt gắn liền với đồng bằng sông Cửu Long (tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang).

Theo ý kiến các nhà nghiên cứu, lịch sử hình thành thành phố có thể lấy mốc năm 1698 là lúc Chúa Nguyễn sai Nguyễn Hữu Cảnh đặt phủ Gia Định chiêu tập lưu dân đến khai khẩn thì thành phố đã hình thành cách đây gần 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 kênh rạch, rất thuận lợi cho việc giao thông đường thủy, là nơi tập trung giao lưu hàng hoá của 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 hoá bằng đường thủy dọc theo rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ, kênh Tẻ, kênh Đò (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 hoá một năm và trở thành cảng quốc tế lớn nhất Việt Nam.

Chúng ta thấy thành phố Hồ Chí Minh 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 mới có khoảng 3 triệu dân với diện tích bằng với nội thành Thành phố Hồ Chí Minh hiện nay. Điều đặc biệt là thành phố chỉ phát triển ở một bên bờ phía Tây của sông Sài Gòn, còn bờ phía Đông thì kém hơn. Khi các cầu được xây dựng qua sông Sài Gòn thì lúc đó phía Đông bờ 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 Thành phố 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 Thành phố Hồ Chí Minh như ngày nay.

## **II. Hướng phát triển của Thành phố 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 qui hoạch phát triển các vùng đô thị mới. Nếu lấy khu nội thành (Sài Gòn cũ) là điểm trung tâm, Thành phố Hồ Chí Minh sẽ được mở rộng ra hai hướng chính như sau:

- Vượt sông Sài Gòn phát triển qua hướng Đông (hay Đông Bắc). 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 Hoà (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 phía Tây bờ sông nên hàng hoá xuất nhập đều phải đi qua nội thành, do đó mà việc giao thông hàng hoá 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 Thành phố 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 gần phân nửa diện tích Thành phố 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 Rạp, 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 Thành phố 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:

- Mở rộng vùng không gian phát triển đô thị, tạo thêm mặt bằng mới cho thành phố, xây dựng các khu công nghiệp, khu dân cư mới.
- 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 nhằm đưa Thành phố phát triển xuống hướng Nam, ra biển Đông.**

Để thực hiện chiến lược phát triển trên, trong 10 năm qua Thành phố Hồ Chí Minh 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 Thành phố 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 duyệt 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. ***Xây dựng tuyến đường Đại lộ Nam Sài Gòn, 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 tỏa hàng hoá 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 Tế, Kinh Đôi (hướng Đông Tây, Sài Gòn – Chợ Lớn).

### 3. *Xây dựng khu đô thị mới Nam Thành phố Hồ Chí Minh (Nam Sài Gòn).*

Khu đô thị mới được qui hoạch dọc theo tuyến đại lộ Nam Sài Gòn, diện tích là 2.600 héc ta với sức chứa khoảng 500.000 dân. Khu đô thị được qui 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 qui 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 cuộc sống Việt Nam.
- Một đô thị hiện đại.

Với diện tích 2.600 ha theo qui 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 hoá, 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 hoá nằm cặp với khu đô thị hiện có (phía Bắc tuyến đại lộ Nam Sài Gòn), 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 hoá 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 trục đại lộ Nam Sài Gòn làm trục xuyên tâm. 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 hoá, 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 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 đất 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 măng, nhuộm, hoá chất v.v.. Để phục vụ cho chương trình trên, một nhà máy nhiệt điện có công suất 675 MW đã được xây dựng 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 qui 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 Thành phố 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 Thủy sản 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 Thành phố 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 đường biển như sửa chữa tàu biển, đóng tàu, kho trung chuyển khu vực Đông Nam Á v.v...

### **6. Chương trình xây dựng Trục lộ Bắc Nam.**

Tuyến đường nối Khu công nghiệp Hiệp Phước vào nội thành Thành phố 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 trên sẽ xuyên qua nội thành nối liền 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 từ 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 chương trình dự án nêu trên đã lần lượt thực hiện trong 10 năm qua, tạo nên một hệ thống dự án nối kết nhau, thúc đẩy Thành phố Hồ Chí Minh mở rộng về hướng Nam và Đông Nam đến tận Cần Giờ, giúp thành phố phát triển ra biển Đông. Một chương trình mở ra cho Thành phố 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.

## **IV. Vai trò của Cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước**

Theo kế hoạch của Thành phố Hồ Chí Minh, cảng nước sâu tổng hợp Hiệp Phước được đặt tại Khu công nghiệp Hiệp Phước, dọc theo bờ Tây 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 hoá 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 qui 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 thuỷ lợi Miền Nam, nếu nạo vét sông Soài Rạp trong điều kiện thuỷ 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 TP.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 hoá thông qua cảng ở khu vực TP.HCM 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 hoá thông qua toàn khu vực. Sản lượng hàng hoá (khô) năm 2000 đạt khoảng 18,9 triệu tấn. Theo kế hoạch, hàng hoá 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 đi 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 qui hoạch chung TP.HCM 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 qui hoạch, sắp tới TP.HCM sẽ xây dựng cầu Phú Mỹ vượt sông Sài Gòn, nối tuyến đường Đại lộ Nam Sài Gòn (đại lộ Nguyễn Văn Linh) vào khu 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 ra biển Đông nhằm phát huy hơn nữa vai trò cảng quốc tế của TP.HCM 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.HCM 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.HCM sẽ trở thành thành phố

có cảng biển lớn nhất Việt Nam. Ưu thế này không những làm cho TP.HCM 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 lơn bờ Tây Thái Bình Dương. Vị trí đầu mối giao thông hàng hải tương lai của TP.HCM 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.