

TP Hồ Chí Minh: Khó khăn vốn đầu tư hạ tầng giao thông

04:16 21/02/2014

Nhu cầu đầu tư phát triển hạ tầng giao thông của TP. Hồ Chí Minh hiện còn rất lớn. Tuy nhiên khó khăn về nguồn vốn khiến không ít công trình phải xếp hàng nằm chờ.

Nhu cầu đầu tư phát triển hạ tầng giao thông của TP. Hồ Chí Minh hiện còn rất lớn. Tuy nhiên khó khăn về nguồn vốn khiến không ít công trình phải xếp hàng nằm chờ.

Những chỉ tiêu khiêm tốn.

Ngoài những công trình giao thông đang triển khai thi công từ năm trước (Xây dựng tường rào dọc tuyến kênh Đại lộ Đông Tây; Lắp đặt lan can an toàn dọc kênh Tàu Hủ - Bến Nghé; Xây dựng đường nối từ đường Thái Văn Lung đến Tôn Đức Thắng; Xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Văn Hưởng đến Xa Lộ Hà Nội; xây dựng cầu TL9 trên đường Nguyễn Văn Bứa...) từ đầu năm 2014 đến nay, TP Hồ Chí Minh chưa có công trình giao thông lớn nào triển khai xây dựng.

Theo ông Tất Thành Cang Giám đốc sở giao thông vận tải (GTVT) Tp Hồ Chí Minh, tổng nhu cầu vốn của ngành giao thông thành phố trong năm 2014 hơn 13 nghìn tỷ đồng. Trong đó nguồn vốn ngân sách khoảng 7.044 tỷ đồng; nguồn vốn ODA khoảng 2.3232 tỷ đồng; vốn duy tu, chi sự nghiệp, trợ giá xe buýt khoảng 3.757 tỷ đồng. Nhu cầu là vậy song thực tế được cấp bao nhiêu thì còn phải chờ đợi. Chính vì vậy, trong kế hoạch khởi công xây dựng các công trình trong năm 2014, Sở GTVT chỉ đưa ra danh mục những công trình quy mô nhỏ.

Thành phố phần đầu đưa vào khai thác các công trình đã triển khai mấy năm qua như: Đường Tân Sơn Nhất - Bình Lợi - Vành đai ngoài; tỉnh lộ 10, tỉnh lộ 10B, cầu Kênh Lộ, Cầu Phước Lộc, cầu Lê Văn Sỹ, cầu Kiệu, cầu Bông, cầu Hậu Giang; xây dựng đường nối vào Trường đại học Sài Gòn; đưa vào khai thác một phần các tuyến đường Phạm Văn Bạch, Xa lộ Hà Nội ... đều là những công trình đã được cấp vốn thực hiện từ những năm trước.

Những công trình còn lại như: đường nối Đại lộ Võ Văn Kiệt đến đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương, Vành đai II phía đông từ cầu Rạch Chiếc đến ngã tư Bình Thái, QL13, QL50... vẫn đang trong giai đoạn kêu gọi đầu tư.

Trông chờ vốn xã hội hóa

Trong khi nguồn vốn ODA ngày càng co hẹp, vốn ngân sách càng khó khăn, chưa đủ để giải phóng mặt bằng hay làm vốn đối ứng cho các dự án ODA, TP Hồ Chí Minh đang nỗ lực tìm kiếm các nguồn vốn xã hội hóa. Trong năm 2013, TP Hồ Chí Minh đã hoàn thành nhiều dự án quan trọng từ nguồn vốn xã hội hóa như; dự án xây dựng cầu Sài Gòn 2 đầu tư theo hình thức BT(đầu tư – chuyển giao), cầu vượt tỉnh lộ 10, tỉnh lộ 10B đầu tư theo hình thức BT... Ông Bùi Xuân Cường, Phó giám đốc Sở GTVT TP Hồ Chí Minh cho biết, kinh nghiệm của thành phố là, bên cạnh ban hành danh mục kêu gọi đầu tư, thành phố còn tạo điều kiện tối đa bằng các chính sách để thu hút nhà đầu tư.

Chẳng hạn với dự án cầu Sài Gòn 2, với tổng mức đầu tư gần 1.500 tỷ đồng, mặc dù đầu tư theo hình thức BT, nhưng thành phố đưa ra phương án mở là đấu thầu. Đây là lần đầu một dự án đầu tư theo hình thức BT được tổ chức đấu thầu. Thành phố đã không tốn kinh phí để lập dự án mà qua đấu thầu còn tiếp kiệm cho ngân sách hàng trăm tỷ đồng. Ông Dương Quang Châu, Giám đốc đầu tư của Công ty CP Đầu tư hạ tầng kỹ thuật TP Hồ Chí Minh, đơn vị thực hiện dự án cầu Sài Gòn 2 cho biết, với đề bài mở mà thành phố đưa ra, chủ đầu tư và nhà thầu đã nghiên cứu lập dự án, lên phương án tổ chức thi công hợp lý nên đã rút tiến độ ba tháng so với hợp đồng đã đem lại nhiều lợi ích cho xã hội.

Dù hiệu quả của các nguồn vốn xã hội hóa đầu tư vào hạ tầng là rất đáng ghi nhận, song không phải dự án nào cũng thu hút được nhà đầu tư. Thực tế thời gian qua cho thấy không ít dự án cầu, đường khi triển khai xây dựng đã vướng công tác giải phóng mặt bằng khiến dự án kéo dài gây không ít thiệt hại cho nhà đầu tư. Điển hình trong đó là dự án mở rộng Xa lộ Hà Nội sau nhiều năm triển khai và gia hạn thời điểm giải phóng mặt bằng cho quận 9 đến nay vẫn chưa hoàn tất.

Dự án đầu tư xây dựng Cảng Hiệp Phước cũng đã hoàn thành nhưng một đoạn đường vào cảng chỉ ba km mà ba năm nay vẫn chưa triển khai được. Ông Nguyễn Hồng Ninh, Giám đốc IDICO cho rằng, với các dự án kêu gọi xã hội hóa đầu tư quan trọng nhất là chính sách của chính quyền Làm sao để nhà đầu tư yên tâm. “giải phóng mặt bằng là vấn đề nhà đầu tư lo nhất, bởi có thể kéo dài thời gian thi công, gây thiệt hại về kinh phí. Hay như vấn đề thu phí, mặc dù đã được quy định tại hợp đồng BOT nhưng khi triển khai lại phải xin ý kiến của Hội đồng Nhân dân địa phương. Đây là những điều nhà đầu tư rất lo ngại”, ông Ninh nói.

Theo Thời Nay