

Nghiên cứu một số giải pháp phát triển theo hướng bền vững vận tải ven biển khu vực phía Bắc

Trần Quang Bằng
Nguyễn Cao Ý

Khoa Vận tải kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải

Bài viết là kết quả nghiên cứu của đề tài “Nghiên cứu một số giải pháp nhằm phát triển theo hướng bền vững vận tải ven biển khu vực phía Bắc”, mã số: T2020-KT-016

Bài báo phân tích, đánh giá hiện trạng phát triển vận tải ven biển khu vực phía Bắc trên quan điểm theo hướng bền vững, thông qua các tiêu chí bền vững về kinh tế, xã hội, môi trường. Trên cơ sở đó nhằm đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển theo hướng bền vững vận tải ven biển khu vực phía Bắc.

1. Đặt vấn đề

Hiện nay, kinh tế đất nước đang phát triển một cách nhanh chóng, nhu cầu vận tải không ngừng tăng lên. Vận tải đường bộ - một trong những phương thức vận tải phổ biến nhất đang quá tải, giao thông đường bộ bị tắc nghẽn trầm trọng. Vì thế cần phải có sự hỗ trợ của các phương thức vận tải khác để giảm tải cho giao thông đường bộ, trong đó có vận tải ven biển. Vận tải ven biển mới đi vào hoạt động khai thác tuyến khoảng 6 năm nay, là một ngành vận tải với nhiều ưu việt như tận dụng được điều kiện dọc bờ biển theo chiều dài của đất nước, giá thành thấp, đáp ứng được việc chuyên chở container, khối lượng hàng hóa lớn, chuyên chở hàng siêu trường siêu trọng và ít gây ô nhiễm môi trường.

Trong chương trình Nghị sự 21 của Chính phủ về phát triển bền vững đã khẳng định quan điểm về phát triển bền vững: "Phát triển kinh tế - xã hội gắn chặt với bảo vệ và cải thiện môi trường, bảo đảm sự hài hoà giữa môi trường nhân tạo với môi trường thiên nhiên, giữ gìn đa dạng sinh học". Mục tiêu tổng quát của phát triển bền vững là đạt được sự đầy đủ về vật chất, sự giàu có về tinh thần và văn hóa, sự bình đẳng của các công dân và sự đồng thuận của xã hội, sự hài hòa giữa con người và tự nhiên; phát triển phải kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hoà được ba mặt là phát triển kinh tế, phát triển xã hội và bảo vệ môi trường. Chính vì vậy, các cơ quan quản lý nhà nước về vận tải ven biển và các doanh nghiệp tham gia vận tải ven biển cần tích cực nghiên cứu đưa ra các giải pháp cơ bản để phát triển bền vững vận tải ven biển ở Việt Nam, đặc biệt là ở khu vực miền Bắc là vô cùng cần thiết, giúp

cải thiện vị thế của giao thông vận tải ven biển trong hệ thống vận tải thống nhất, hỗ trợ giảm tải cho vận tải đường bộ, tạo ảnh hưởng tốt với môi trường và xã hội. Trong bối cảnh đó, việc tìm kiếm hướng đi và đề xuất các giải pháp nhằm phát triển theo hướng bền vững vận tải ven biển khu vực phía Bắc là cấp thiết.

2. Đánh giá hiện trạng phát triển vận tải ven biển khu vực phía Bắc trên quan điểm bền vững

2.1. Hiện trạng phát triển vận tải ven biển khu vực miền Bắc

Tuyến vận tải ven biển đầu tiên mở vào 07/07/2014, đã đánh dấu một phương thức và loại hình vận tải mới. Với lợi thế của mình vận tải ven biển đã phát triển rất nhanh về quy mô số lượng tàu vận tải pha sông biển (tàu VR-SB).

Bảng 1. Quy mô vận tải ven biển phía Bắc

Năm	Số lượng tàu VR - SB	Tăng trưởng	
		Số lượng	Tỷ lệ (%)
6 th 2014	102	-	-
2015	307	205	200
2016	461	154	50
2017	784	323	70
2018	1211	427	54
2019	1786	575	47

Nhìn vào bảng số liệu ta thấy mức độ tăng trưởng số lượng tàu VR — SB tăng trưởng rất nhanh qua các năm. Đặc biệt năm 2015 tăng so với 2014 là 205 phương tiện (tương ứng với 200%). Do có nhiều lợi thế trong vận chuyển, nên các doanh nghiệp đua nhau phát triển về số lượng tàu.

Bảng 2. Khối lượng vận chuyển bằng tàu VR-SB

Năm	Khối lượng vận chuyển hàng hóa (triệu tấn)	Tăng trưởng	
		Số lượng	Tỷ lệ (%)
6 th 2014	1.6	-	-
2015	5	3.4	213
2016	12.2	7.2	144
2017	22.1	9.9	81
2018	35	12.9	58
2019	42.1	7.1	20

Bảng 3. Khối lượng vận chuyển hành khách

Năm	Khối lượng vận chuyển hành khách (triệu lượt HK)	Tăng trưởng	
		Số lượng	Tỷ lệ (%)
6 th 2014	1.1	-	-
2015	1.9	0.8	72
2016	2.3	0.4	21
2017	2.8	0.5	22
2018	3.1	0.3	11
2019	3.8	0.7	23

Theo bảng số liệu, khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng tàu pha sông biển VR-SB tăng nhanh qua các năm. Đặc biệt năm 2015 so với 6 tháng 2014 tăng 3.4 triệu tấn (213%); năm 2016 so với 2015 tăng 7,2 triệu tấn (144%). Tuy nhiên sau đó từ năm 2017 đến năm 2019 tốc độ có tăng nhưng mức độ tăng đi vào ổn định và giảm dần, như năm 2019 so với 2018 chỉ tăng 7,1 triệu tấn (20%).

Đối với vận chuyển hàng khách tốc độ tăng tương đối ổn định qua các năm dao động khoảng 20%, Tuy nhiên từ năm 2019 có xu hướng tăng nhanh hơn, so với năm 2018 tăng 0.7 triệu lượt khách (23%)

2.2. Đánh giá quá trình phát triển vận tải ven biển khu vực miền Bắc trên quan điểm bền vững

a) Về kinh tế

- Đóng góp trong nền kinh tế:

+ Sản lượng vận tải hàng hóa tăng qua các năm với tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2014 - 2019 là trên 60 % về hàng hóa, và trung bình 22% hành khách.

+ Chiều dài vận tải ven biển dọc bờ biển phía Bắc khoảng 515 km bờ biển. Vận tải ven biển địa đang phát huy ưu thế trên chặng đường dài, tiết kiệm thời gian và chi phí.

- Năng lực cạnh tranh:

+ Về phương tiện ven biển: i) Số lượng phương tiện ven biển ở khu vực miền Bắc tăng đều qua các năm bình quân trên 50% về số chiếc; ii) Trọng tải bình quân của phương tiện lớn, chủng loại và chất lượng phương tiện phù hợp với điều kiện tự nhiên trên các tuyến ven biển khu vực miền Bắc, và thích hợp với việc vận chuyển mặt container, xăng dầu, gạo,....

+ Về cơ sở sửa chữa đóng mới phương tiện: Có nhiều nhà máy, xí nghiệp tại khu vực có khả năng đáp ứng được nhu cầu về đóng mới, sửa chữa phương tiện vận tải ven biển. Một số đơn vị đã áp dụng công nghệ đóng tàu tiên tiến vừa hiệu quả kinh tế vừa thân thiện với môi trường.

Tính hiệu quả của hoạt động khai thác: Tỷ suất lợi nhuận của các doanh nghiệp vận tải ven biển đang là rất cao, tương đối tăng trưởng qua các năm.

Tính hiện đại: Các tuyến đường ven biển nhà nước quản lý được lắp đặt hệ thống phao tiêu biển báo hiện đại với mật độ cao.

* Phát triển không bền vững - Nguyên nhân:

- Chưa tận dụng hết năng lực của đường ven biển: mới được mở tuyến từ năm 2014, nên vẫn chưa khai thác hết tiềm năng. Và chưa được đầu tư và sự quan tâm một cách xứng đáng.

- Cảng biển chưa đáp ứng được nhu cầu bốc xếp hàng hóa với khối lượng lớn, khả năng khai thác thấp:

+ Các cảng quy mô không lớn, tàn mạn, trang thiết bị bốc xếp phần lớn đã cũ và lạc hậu, năng suất thấp; khai thác chưa hết công suất thiết kế.

+ Tính kết nối của cảng với hệ thống giao thông kém, mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt nối với cảng không được chú ý đầu tư nên ngày càng xuống cấp, đã hạn chế đến năng lực xếp dỡ của cảng cũng như làm giảm sự thuận tiện, linh hoạt của quá trình vận tải.

- Chưa có khả năng đóng mới 100% phương tiện.

- Chi phí vận tải kém cạnh tranh:

- Thiếu vốn đầu tư cải tạo, nâng cấp hạ tầng kỹ thuật đường ven biển bao gồm cả hệ thống luồng tuyến vận tải và cảng biển.

b) Về xã hội.

- Đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên các tuyến ven biển phục vụ cho sản xuất và tiêu dùng của xã hội, cũng như xuất khẩu.

- Tạo việc làm, nâng cao trình độ cho người lao động:

+ Các đơn vị trong ngành đã thu hút hàng chục ngàn người tham gia lao động tại đây và đảm bảo thu nhập hợp lý cho họ. Nhất là các lao động ở các vùng ven biển trải dài dọc bờ biển phía Bắc, từ tỉnh Quảng Ninh, đến tỉnh Ninh Bình

+ Người lao động trong ngành, đặc biệt là đội ngũ thuyền viên thường xuyên được quan tâm, đôn đốc tham gia các khóa đào tạo nâng cao trình độ tay nghề.

- Đảm bảo an toàn giao thông:

+ Vận tải ven biển tại khu vực miền Bắc nói riêng và tại Việt Nam nói chung đã góp phần giảm áp lực cho hệ thống vận tải đường bộ, thông qua đó cũng làm giảm các vụ tai nạn giao thông đường bộ nghiêm trọng.

+ Tỷ lệ tai nạn trong ngành vận tải ven biển miền Bắc thấp hơn rất nhiều so với các ngành giao thông vận tải khác.

* Phát triển không bền vững - Nguyên nhân

- Tuy số vụ nạn giao thông thủy ven biển là không nhiều nhưng cũng gây ra những thiệt hại đáng kể về

người và tài sản. Số lượng vụ tai nạn qua các năm cũng tăng nhanh, thiệt hại cũng nghiêm trọng về người và tài sản.

- Nguyên nhân chính dẫn đến tai nạn là do lỗi của người điều khiển phương tiện, do ý thức chấp hành luật giao thông đường thủy ven biển còn kém. Nhiều nhân công làm việc trên các phương tiện của tư nhân chưa được đào tạo bài bản hoặc chưa được cấp bằng cấp, chứng chỉ liên quan đến công việc của mình. Ngoài ra còn do điều kiện thời tiết, sóng to gió lớn. Và các phương tiện thủy nội địa nâng cấp lên tàu pha sông biển, chưa đảm bảo chạy ở biển, vì vậy không đảm bảo an toàn giao thông ven biển.

c) Môi trường

Vận tải ven biển tại khu vực miền Bắc gây ảnh hưởng tới môi trường ít hơn so với các lĩnh vực vận tải khác (như đường bộ) do:

- Phương tiện ven biển sử dụng nhiên liệu dầu vào "sạch" hơn so với phương tiện vận tải đường bộ, do vậy giảm được lượng khí thải độc hại ra môi trường.

- Trọng tải phương tiện ngày càng lớn, công nghệ đóng tàu ngày càng được cải tiến, vừa giảm thiểu những chất cặn bã gây hại cho môi trường trong quá trình đóng tàu, vừa áp dụng máy móc, công nghệ hiện đại để tàu vận hành đạt hiệu quả kinh tế, giảm ô nhiễm môi trường.

- Ngành vận tải ven biển đã chủ động đầu tư hạ tầng kỹ thuật xử lý nguồn thải gây ô nhiễm môi trường của ngành như hệ thống xử lý nước thải tại các khu vực cảng biển, hệ thống thu gom, vận chuyển, và xử lý chất thải rắn tại cảng biển, cơ sở đóng mới sửa chữa phương tiện.

* Phát triển không bền vững- Nguyên nhân

Hoạt động khai thác vận tải ven biển gây nên những tác động nhất định tới môi trường mặc dù mức ảnh hưởng có thấp thấp so với các phương thức vận tải khác. Nguyên nhân là do:

- Phương tiện ven biển vẫn tồn tại một số lượng nhất định tàu cũ, chất lượng kém, trọng tải thấp làm tăng lượng xả thải khí CO2 và các khí độc khác ra môi trường.

- Các hoạt động gây ảnh hưởng tới môi trường là hoạt động khai thác tàu, đóng tàu và các sự cố trong quá trình khai thác như sự cố đâm va, tràn dầu, cháy nổ, hoạt động cải tạo, duy tu hạ tầng kỹ thuật đường ven biển.

- Hoạt động xếp dỡ, vận chuyển tại các cảng biển gây ô nhiễm không khí, nguồn nước.

3. Một số giải pháp phát triển theo hướng bền vững vận tải ven biển khu vực Miền Bắc

* Giải pháp phát triển theo hướng bền vững cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải ven biển.

+ Cải tạo, nâng cấp luồng tuyến đường ven biển.

+ Cải tạo, nâng cấp cảng biển

* Giải pháp phát triển theo hướng bền vững phương tiện vận tải ven biển.

+ Lựa chọn phương tiện hợp lý trên các tuyến ven biển.

+ Đầu tư, nâng cấp, đổi mới phương tiện

+ Nâng cao năng lực cạnh tranh về giá của vận tải ven biển.

* Giải pháp đảm bảo an toàn giao thông vận tải ven biển.

+ Cải cách thể chế quản lý đối với ngành vận tải ven biển.

4. Kết luận

Vận tải ven biển là một trong những ngành vận tải có nhiều tính ưu việt như chi phí vận thấp, có khả năng vận chuyển được hàng hóa với khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng và thân thiện với môi trường. Trong bối cảnh giao thông vận tải đường bộ bị quá tải trầm trọng, vận tải đường sắt lại có nhiều hạn chế, thì việc sử dụng các phương thức khác vận tải khác thay thế, trong đó có vận tải ven biển là vô cùng cần thiết. Việt Nam nói chung và khu vực miền Bắc nói riêng có điều kiện tự nhiên thuận lợi để phát triển ngành vận tải này. Trong thời gian vừa qua, vận tải ven biển khu vực miền Bắc phát triển chưa tương xứng với tiềm năng của nó. Tuy có tốc độ phát triển tăng đều qua các năm, nhưng thị phần vận chuyển vận tải ven biển mới đạt ở mức khiêm tốn. Và với số lượng phương tiện tăng rất nhanh qua các năm, gây tác động nhiều đến kinh tế, xã hội, và nhất là môi trường ven biển. Vì vậy phát triển vận tải ven biển theo hướng bền vững là rất cấp bách và cần thiết./.

Tài liệu tham khảo

Vũ Anh (2011), Nghiên cứu quy hoạch phát triển hệ thống giao thông công cộng thành phố Hà Nội theo mục tiêu đô thị phát triển bền vững, Đề tài Trường đại học kiến trúc Hà Nội, Hà Nội.

Lê Huy Bá (2002), Tài nguyên môi trường và phát triển bền vững, NXB Khoa học và kỹ thuật, Hà Nội.

Bộ giao thông vận tải Việt Nam (2010), Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải Việt Nam (2018), Thông tư Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm ngăn ngừa ô nhiễm do phương tiện vận tải biển.

Phạm Văn Cương (2007), Bài giảng Tổ chức kỹ thuật vận chuyển, Trường Đại học Hàng Hải.