

Phát triển vận tải đa phương thức trong các hành lang vận tải của Việt Nam hiện nay

■ PGS. TS. TRẦN THỊ LAN HƯƠNG

Trường Đại học Giao thông vận tải

■ ThS. PHAN THỊ THU HIỀN

Tổng cục Đường bộ Việt Nam

TÓM TẮT: Nền kinh tế của Việt Nam đang phát triển nhanh chóng, kết nối với nền kinh tế quốc tế thông qua các hoạt động thương mại. Hiện nay, Việt Nam đã đầu tư lớn để phát triển kết cấu hạ tầng, tuy nhiên vẫn chưa theo kịp tốc độ tăng trưởng đối với thương mại và xuất khẩu. Năng lực cạnh tranh thương mại đang bị hạn chế bởi hạ tầng và kết nối giao thông dẫn đến chi phí vận tải cao, chất lượng dịch vụ vận tải chưa được như mong muốn. Bài báo nghiên cứu về phát triển của vận tải đa phương thức (VTĐPT) trong các hành lang vận tải phục vụ mục đích kết nối các trung tâm tăng trưởng của Việt Nam với các cửa ngõ quốc tế.

TỪ KHÓA: Vận tải đa phương thức, hành lang vận tải.

ABSTRACT: The Vietnamese economy has been developing rapidly with the connection with international economies through commercial activities. Currently, Vietnam invests largely to enhance infrastructure whose development, however, cannot meet the need for commerce and export. The commercial competitive competence is limited due to infrastructure and transport connection, thereby leading to increased cost and low(er) service quality. This paper researches the multimodal development in transport corridors aiming at stimulating the connection between Vietnamese economic centers and international transport hubs.

KEYWORDS: Multimodal transport, transport corridor.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển VTĐPT, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ - là đề án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2019 với mục tiêu phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải và phát triển hợp lý các phương thức vận tải, tăng cường kết nối

giữa các phương thức để phát triển VTĐPT, đặc biệt trên các hành lang vận tải để nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí vận tải hạ giá thành sản phẩm cho nền kinh tế trong điều kiện hội nhập và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

2. NỘI DUNG

2.1. Khái niệm

- *Hành lang vận tải* là một trục giao thông liên vùng và xuyên quốc gia kết nối các không gian kinh tế khác nhau; là con đường nối các điểm khác nhau để tạo thuận lợi cho vận tải hàng hóa, dịch vụ và phát triển; là một chiến lược xuyên quốc gia nhằm kết nối các trục chính, nhất là các trung tâm sản xuất công nghiệp, hành lang được cụ thể hóa bằng các công trình hạ tầng, logistics và chính sách.

Hành lang đóng vai trò tích cực trong sự phát triển kinh tế của những vùng mà hành lang đó chạy qua. Hành lang có đặc điểm: sản xuất các mặt hàng thiết yếu và dịch vụ cơ bản; xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải để mang lại giá trị gia tăng cho các sản phẩm làm ra. Trọng tâm của từng hành lang là tăng cường khả năng cơ động, tính an toàn và năng suất; bao gồm các giải pháp quản lý nhu cầu, cải tạo các điểm nối mạng lưới, kiểm soát tắc nghẽn...

- *VTĐPT quốc tế* là một phương pháp vận tải, hàng hóa được vận chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau, trên cơ sở một chứng từ vận tải, một chế độ trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình chuyên chở từ một địa điểm nhận hàng ở nước này đến một địa điểm giao hàng ở nước khác.

2.2. Yêu cầu và hiệu quả của VTĐPT

2.2.1. Yêu cầu khi xây dựng VTĐPT

* *Yêu cầu về hàng hóa:* Các phương thức vận tải có quy định rõ ràng các mặt hàng được và không được vận chuyển về chủng loại, trọng lượng và kích thước hàng. Nguyên tắc khi đóng gói, xếp dỡ, vận chuyển khi ghép lô hàng nhỏ thành lô hàng lớn.

* *Thời gian vận tải hàng hóa:* Là một trong tiêu thức quan trọng để các chủ hàng lựa chọn phương án vận tải. Thời gian của phương án vận tải được xác định:

$$T_{vt} = T_{vc} + T_{kd} + T_{cd} + T_{lkb} \quad (1)$$

Trong đó:

- T_{vt} - Thời gian vận chuyển từ khi nhận hàng đến khi giao hàng theo chứng từ vận tải.

- T_{vc} - Thời gian thực thể vận chuyển hàng trên các phương tiện vận tải;
- T_{xd} - Thời gian xếp dỡ, chuyển tải hàng gồm xếp dỡ hai đầu và dọc hành trình vận chuyển;
- T_{cd} - Thời gian hàng hóa chờ đợi làm các thủ tục giao nhận, xếp dỡ;
- T_{lkb} - Thời gian hàng hóa phải lưu kho, bãi trong phương án vận tải.

* *Chi phí vận tải*: Là chỉ tiêu quan trọng để lựa chọn và đánh giá phương án vận tải.

$$C_{vt} = C_{cv} + C_{xd} + C_p + C_k \quad (2)$$

Trong đó:

- C_{vt} - Tổng các chi phí cho phương án VTĐPT;
- C_{cv} - Cước vận chuyển trên các chặng VTĐPT;
- C_{xd} - Chi phí xếp dỡ hàng hai đầu và chuyển tải hàng hóa ở các điểm chuyển tải;
- C_p - Các khoản phí và phụ phí trong phương án VTĐPT;
- C_k - Các khoản chi phí khác phát sinh trong phương án VTĐPT.

* *Các yếu tố khác*: Các ràng buộc về chủng loại hàng, chi phí và thời gian, điều kiện về cơ sở hạ tầng phục vụ VTĐPT, tình hình kinh tế - xã hội trong vùng, các ràng buộc về mặt cơ sở pháp lý; các yếu tố của doanh nghiệp như năng lực, nhân sự, cơ sở vật chất kỹ thuật, phạm vi hoạt động của doanh nghiệp...

2.2.2. Hiệu quả của VTĐPT

- Tạo ra một đầu mối duy nhất trong việc vận chuyển từ cửa đến cửa; giảm thời gian giao hàng; tạo điều kiện tốt hơn để sử dụng phương tiện vận tải, xếp dỡ và cơ sở hạ tầng,

tiếp nhận công nghệ vận tải mới và quản lý hiệu quả hơn hệ thống vận tải.

- Giảm chi phí vận tải: Nhờ sự kết hợp và phát huy các ưu thế của hai hay nhiều phương thức vận tải, đơn giản hóa chứng từ và thủ tục do sử dụng một chứng từ duy nhất. Các thủ tục hải quan và quá cảnh được công ước quốc tế hoặc khu vực hai bên hay nhiều bên thừa nhận.

- Kết hợp các phương thức vận tải sẽ góp phần thúc đẩy hoạt động thương mại và sản xuất trong nền kinh tế quốc dân cũng như quá trình hội nhập quốc tế.

2.3. Phát triển VTĐPT tại các hành lang vận tải hiện nay ở Việt Nam

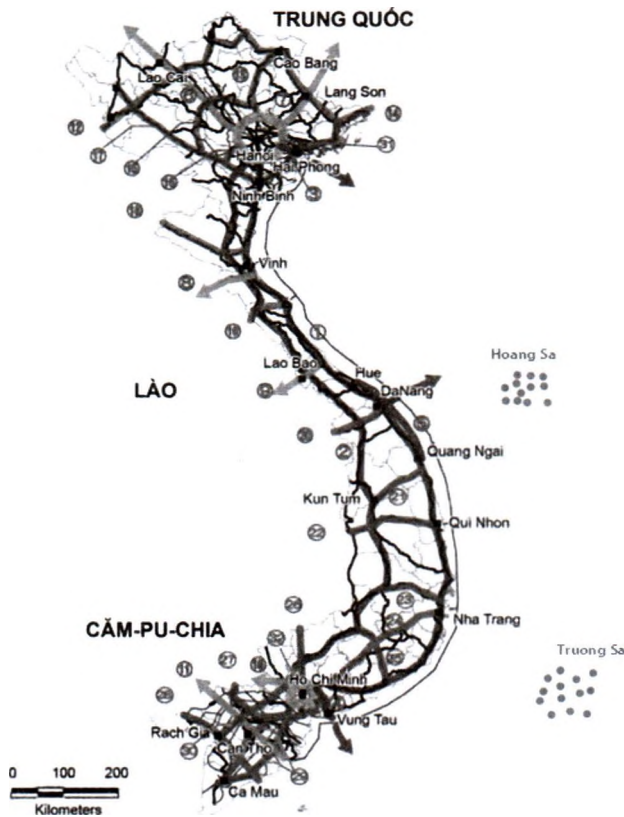
Xu hướng phát triển của VTĐPT tại Việt Nam, với sự kết nối của vận tải đường bộ - đường sắt - đường biển - đường hàng không - đường ống đã và đang đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế, kết nối các các trung tâm tăng trưởng của Việt Nam với các cửa ngõ quốc tế trong quá trình hội nhập và phát triển, đóng góp tỷ trọng ngày càng lớn trên thị trường logistics thế giới nhờ tính linh hoạt trong việc đáp ứng các đơn hàng với các quy mô khác nhau trong thời gian nhanh và chi phí thấp.

Tại Việt Nam có đủ các loại hình vận tải trên các hành lang vận tải nội địa và quốc tế chính đã và đang tạo ra sự kết nối giữa các phương thức vận tải trong VTĐPT phục vụ phát triển kinh tế đất nước và tham gia chuỗi cung ứng thương mại toàn cầu. Một số hành lang có khả năng kết nối VTĐPT vận tải trên các hành lang vận tải chính của Việt Nam như sau:

Bảng 2.1. Các hành lang vận tải có khả năng khai thác VTĐPT tại Việt Nam

Hành lang		Từ - Tới	Khoảng cách (km)	Phương thức chính
Loại	Tên			
Hành lang xương sống quốc gia	1. Ven biển Bắc - Nam	Hà Nội - TP. HCM	~1800	Đ.bộ, Đ.sắt, Đ.biển, HK
Hành lang cửa ngõ quốc tế	2. CN Bắc - Nam	Hà Nội - TP. HCM	~1800	Đ.bộ, HK
	3. Cửa ngõ vùng KTTĐ Bắc bộ	Hà Nội - Hải Phòng	120	Đ.bộ, Đ.sắt, Đ.sông
	4. Cửa ngõ vùng KTTĐ phía Nam	TP. HCM - Bà Rịa - Vũng Tàu	110	Đ.bộ, Đ.sông
	5. Cửa ngõ vùng KTTĐ miền Trung	Quảng Ngãi - Huế	190	Đ.bộ, Đ.sắt
Hành lang cầu nối đất liền	6. Hà Nội - Lào Cai (Biên giới TQ)	Hà Nội - Lào Cai	260	Đ.bộ, Đ.sắt, Đ.sông
	7. Hà Nội - Lạng Sơn (Biên giới TQ)	Hà Nội - Lạng Sơn	145	Đ.bộ, Đ.sắt
	8. Sóc Trăng - Cần Thơ - BG Campuchia	Sóc Trăng - Châu Đốc	180	Đ.bộ, Đ.sông
Hành lang vùng	10. Ven biển Bắc bộ (Biên giới TQ)	Ninh Bình - Móng Cái	260	Đ.bộ, Đ.sông
	11. Hà Nội - Hòa Bình	Hà Nội - Mường Khèn	60	Đ.bộ, Đ.sông
	12. TPHCM - Mỹ Tho - Campuchia	TP. HCM - Tân Châu	220	Đ.bộ, Đ.sông
	13. Trục chính đồng bằng Nam bộ	TP. HCM - Cà Mau	250	Đ.bộ, Đ.sông, HK
	14. Đồng bằng Nam Bộ	TP. HCM - Rạch Giá	180	Đ.bộ, Đ.sông, HK

Các hành lang vận tải mang lại lợi ích: Giảm thiểu chi phí, tính hiệu quả, chất lượng dịch vụ vận tải, tăng cường khả năng cơ động, tính an toàn và năng suất. Các hành lang này được chia thành 5 nhóm, gồm: hành lang xương sống quốc gia, hành lang cửa ngõ quốc tế, hành lang cầu nối đất liền, hành lang vùng và hành lang vành đai đô thị.



Hình 2.1: Các hành lang vận tải có khả năng khai thác tại Việt Nam

Các hành lang định hướng phát triển VTĐPT là những hành lang vận tải chính, kết nối giữa các vùng kinh tế, các trung tâm kinh tế của cả nước hoặc giữa trung tâm kinh tế của Việt Nam với các quốc gia láng giềng bao gồm:

1) Hành lang đóng vai trò là tuyến huyết mạch chính kết nối tới 3 vùng kinh tế trọng điểm (vùng KTTĐ Bắc bộ, vùng KTTĐ Trung bộ và vùng KTTĐ phía Nam), đây được xem là hành lang xương sống quốc gia - hành lang chiến lược quan trọng nhất trong đời sống kinh tế - xã hội của Việt Nam.

2) Hành lang đóng vai trò là huyết mạch trong mỗi vùng kinh tế trọng điểm và là cửa ngõ của vùng từ/thị trường quốc tế, là nguồn cung cấp nguyên vật liệu - là hành lang cửa ngõ quốc tế (IGC).

3) Hành lang là tuyến nối Việt Nam với các nước láng giềng, kết nối thương mại chính tới các vùng kinh tế trọng điểm trong nước như Trung Quốc với vùng KTTĐ Bắc bộ, Campuchia và Thái Lan với vùng KTTĐ phía Nam, Thái Lan, Lào, Myanmar với vùng KTTĐ Trung bộ - là hành lang cầu nối trên bộ (LBC).

4) Hành lang là nhánh kết nối các trung tâm vận tải tới và hỗ trợ các khu vực sản xuất/tiêu thụ cấp vùng/địa

phương dọc hành lang, có vai trò chiến lược đối với sự phát triển của khu vực hoặc vùng - là hành lang vùng (RC).

5) Hành lang quanh Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh - hai nút quan trọng ở hai đầu hành lang xương sống quốc gia, tách giao thông đi thẳng khỏi giao thông nội đô và giảm thiểu các điểm nút cổ chai trên các hành lang cắt ngang - là hành lang vành đai đô thị (MRC).

Trong thời gian qua, Việt Nam đã nỗ lực tham gia đầy đủ và tích cực trong kết nối hệ thống GTVT với các nước láng giềng Lào, Campuchia và Trung Quốc trong các khuôn khổ hợp tác đa phương (ASEAN, ASEAN - Trung Quốc, GMS, GMS mở rộng, CLV, CLMV) và song phương ở tất cả các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, hàng không và VTĐPT, bao gồm cả kết cấu hạ tầng, vận tải và thể chế. Việt Nam cũng đã và đang phối hợp xây dựng để án phát triển VTĐPT, kết nối hạ tầng giao thông với các nước trong khu vực.

Kết nối đường bộ với các nước ở các cửa khẩu quốc tế chính và đường thủy nội địa với Campuchia tương đối tốt, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa hai bên bằng VTĐPT. Với vận tải đường sắt trong VTĐPT còn gặp khó khăn do thiếu vốn để xây dựng các đoạn tuyến còn thiếu thuộc đường sắt Singapore - Côn Minh trên lãnh thổ Việt Nam, Lào và Campuchia. Sự khác biệt về khổ đường sắt giữa Việt Nam và Trung Quốc đang là vấn đề không nhỏ đối với kết nối đường sắt giữa hai nước, đặc biệt là trên tuyến Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai kết nối với tuyến Côn Minh - Hà Khẩu của Trung Quốc.

2.4. Một số giải pháp phát triển VTĐPT tại các hành lang vận tải ở Việt Nam

- Hoàn thiện văn bản pháp luật: Tạo môi trường pháp lý đầy đủ, phù hợp hơn cho quản lý phát triển thị trường vận tải, các điều kiện về kinh doanh vận tải có yếu tố nước ngoài theo các hiệp định, công ước quốc tế; có cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển VTĐPT, vận tải hàng hóa qua biên giới phù hợp với thực tiễn; tạo thuận lợi vận tải và thương mại qua biên giới.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trọng yếu: Phát triển những hạ tầng lớn, hiện đại, có sức lan tỏa: Cảng hàng không quốc tế; các tuyến cao tốc đạt mục tiêu từ 1.200 km hiện nay lên 5.000 km vào năm 2030; nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải container đường thủy và các dịch vụ logistics tại các cảng lớn.

- Phát triển hài hòa, hợp lý các phương thức vận tải, VTĐPT và dịch vụ logistics: phát triển trên các hành lang vận tải chính, kết nối với các cảng biển cửa ngõ quốc tế nhằm tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển, kết nối VTĐPT giữa các cảng biển với thị trường quốc tế; phát triển cảng cạn kết nối các phương thức vận tải, kết hợp cung cấp các dịch vụ logistics, nâng cao năng lực xếp dỡ container tại các đầu mối tập kết hàng hóa, hoàn thiện hệ thống kho bãi và xây dựng các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không.

- Tạo thuận lợi cho vận tải quá cảnh, vận tải qua biên giới: Thực hiện các hiệp định song phương và đa phương về hàng không, hàng hải, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, tạo thuận lợi cho vận tải qua biên giới, vận tải

liên quốc gia, VTĐPT.

- Tăng cường hợp tác quốc tế về GTVT: Hợp tác song phương và đa phương trong lĩnh vực GTVT, logistics với các nước, hỗ trợ các doanh nghiệp GTVT tham gia vào quá trình hội nhập quốc tế, tiếp cận với các hiệp định thương mại tự do.

3. KẾT LUẬN

Tại Việt Nam, mặc dù đã có đầy đủ các loại hình vận tải trên các hành lang vận tải nội địa và quốc tế chính nhưng các phương thức vận tải, hiệu quả khai thác chưa được như mong muốn, chưa tạo ra được chuỗi VTĐPT để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ. Việc phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối giữa các phương thức vận tải, tạo lập được cơ cấu vận tải hợp lý, tiết kiệm, hiệu quả và chuyên nghiệp hơn so với hiện nay, góp phần thực hiện thành công mục tiêu đề ra theo nghị quyết của Đại hội Đảng lần thứ XIII là đến năm 2025 là nước đang phát triển, có nền công nghiệp theo hướng hiện đại, vượt qua mức thu nhập trung bình thấp; năm 2030 là nước đang phát triển, có nền công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao; năm 2045 trở thành nước phát triển, có thu nhập cao.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về VTĐPT.
- [2]. PGS. TS. Đinh Ngọc Viện (2002), Giáo trình "Giao nhận vận tải hàng hóa quốc tế", NXB. GTVT.
- [3]. Quyết định số 703/QĐ-TTg ngày 07/6/2019 của Thủ tướng Chính phủ.
- [4]. Dự án "Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải Việt Nam - Dự án VITRANSS 2".

Ngày nhận bài: 20/5/2021

Ngày chấp nhận đăng: 21/6/2021

**Người phản biện: GS. TSKH. Nghiêm Văn Đình
PGS. TS. Nguyễn Văn Thụ**