

Tăng cường khả năng tiếp cận của đường sắt Việt Nam với hệ thống cảng biển

■ **TS. NGUYỄN TIẾN QUÝ**

Trường Đại học Giao thông vận tải

■ **TS. VƯƠNG THỊ HƯƠNG THU**

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

TÓM TẮT: Kết nối đường sắt là một yếu tố quan trọng của chuỗi hậu cần đa phương thức và đóng vai trò quan trọng cho mối liên kết giữa các cảng biển và nội địa. Việc kết nối hiệu quả giữa khu vực cảng và mạng lưới đường sắt chính là điều kiện cần thiết để tối đa hóa tiềm năng của vận tải hàng hóa đường sắt. Ở Việt Nam, do kết cấu hạ tầng đường sắt còn nhiều hạn chế với cơ chế quản lý chưa có nhiều đổi mới nên khả năng tiếp cận của đường sắt với các cảng biển còn rất kém. Việc kết nối giữa đường sắt với một số cảng biển đã có nhưng chưa thật sự hiệu quả. Bài báo nghiên cứu kinh nghiệm kết nối đường sắt - cảng của các nước trên thế giới cũng như liên hệ thực tế tại Việt Nam và đưa ra một số giải pháp tăng cường khả năng tiếp cận của đường sắt Việt Nam với hệ thống cảng biển.

TỪ KHÓA: Cảng biển, đường sắt, kết nối.

ABSTRACT: Rail connections are a vital element of the multimodal logistics chain and can also play an important role for the linkage between sea and inland ports. Efficient connections between the port area and the main rail network are essential to maximise the potential of rail freight transport. In Vietnam, due to the limited railway infrastructure and the lack of innovation in the management mechanism, the accessibility of railway to seaports and inland ports is still extremely substandard. The connection between the railway and a number of seaports has been but not really effective. This paper studies experiences of railway - port connections of countries around the world as well as practical contacts in Vietnam and presents a number of solutions to enhance the accessibility of Vietnamese railways to the seaport system.

KEYWORDS: Seaport, rail, connection.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy việc kết nối hiệu quả giữa khu vực cảng và mạng lưới đường sắt chính là điều

kiện cần thiết để tối đa hóa tiềm năng của vận tải hàng hóa đường sắt. Việc kết hợp đường sắt với các cảng quốc gia là chìa khóa để nâng cao vị thế cạnh tranh của các cảng, tăng khả năng tiếp cận nội địa một cách hiệu quả và bền vững, nâng cao hiệu quả của dịch vụ vận tải và thúc đẩy sự hội nhập của logistics từ vận tải chân cảng. Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng đường sắt và việc phân bố tuyến trên mạng lưới quốc gia nằm ngoài thẩm quyền của cảng. Sự hợp tác chặt chẽ của tất cả các chủ thể tham gia là cần thiết để đảm bảo kết nối liền mạch giữa đường sắt cảng và mạng lưới quốc gia. Với các nước trên thế giới, có sự tiếp cận tốt đường sắt với các cảng biển cũng sự phối hợp hiệu quả giữa hai hình thức vận tải này do được đầu tư về cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, phương tiện vận tải và có chính sách ưu tiên kết nối giữa đường sắt với đường biển. Ở Việt Nam, do kết cấu hạ tầng đường sắt còn nhiều hạn chế với cơ chế quản lý chưa có nhiều đổi mới nên khả năng tiếp cận của đường sắt với các cảng biển còn kém. Do đó, việc nghiên cứu giải pháp tăng cường khả năng tiếp cận của đường sắt Việt Nam với hệ thống cảng biển là rất cần thiết.

2. NỘI DUNG

2.1. Kinh nghiệm kết nối đường sắt - cảng các nước trên thế giới

Vận tải đường sắt có tầm quan trọng lớn đối với các cảng biển và nội địa châu Âu vì nhiều lý do, trong đó rõ ràng nhất là luật pháp châu Âu yêu cầu các cảng biển và nội địa phải được kết nối với mạng lưới đường sắt. Đối với các cảng biển, việc kết nối các cảng TEN-T (Trans-European Transport Network) với mạng lưới đường sắt TEN-T được ủy quyền bởi Quy định (EU) 1315/2013. Điều 41 quy định rằng, các cảng biển phải được kết nối với đường sắt, đường bộ và nếu có thể, cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy nội địa của mạng lưới giao thông xuyên châu Âu trước ngày 31/12/2030 [1].

Với việc kết nối đường sắt trong cảng, nghiên cứu [2] đã đưa ra cơ sở phương pháp luận của mô hình hóa và tối ưu hóa các quy trình vận tải trong sự tương tác giữa đường sắt và đường biển. Từ việc phân tích hoạt động của các ga cảng đường sắt cho thấy có những khó khăn lớn trong việc tổ chức luồng xe. Sự không phối hợp của những bên tham gia quá trình vận chuyển dẫn đến giảm chất lượng dịch vụ vận tải, không đảm bảo thời gian giao hàng và tăng chi phí vận chuyển. Nhóm tác giả đã đề xuất mô hình mô phỏng các quy trình trong Trung tâm vận tải và phương pháp tiếp

cận của các đoàn tàu đến cảng biển nhằm giải quyết các nhiệm vụ vận chuyển trong hệ thống "đường sắt - cảng", đảm bảo sự thông suốt của đường sắt khi dỡ hàng tại cảng.

Ở Mỹ La tinh, sự tích hợp đường sắt - cảng được coi là những cơ hội và thách thức [4]. Mạng lưới đường sắt của Mexico trải dài 27.000 km với các tuyến chủ yếu phục vụ thị trường địa phương, do khoảng cách gần của các cảng Mexico với các tuyến vận tải biển chính của thế giới và lợi thế của đường sắt cho thương mại nội vùng trong NAFTA đã dẫn đến sự phát triển mạnh mẽ trong tích hợp đường sắt cảng. Ngoài ra, một số cảng Tây Ban Nha như Barcelona và Tarragona đã kết hợp các phát triển đường sắt nội bộ vào quy hoạch cảng của họ thông qua quy hoạch tổng thể đường sắt, trong đó xem xét khoản đầu tư và can thiệp khác nhau vào cơ sở hạ tầng cảng cần thiết để tổ chức lại mạng lưới đường sắt nội bộ và đưa ra các tiêu chí và khung của chúng để đáp ứng các yêu cầu hậu cần mới.

Ở Bắc Mỹ, đặc biệt là Hoa Kỳ, đường sắt đã được sử dụng để nối các bờ biển Đại Tây Dương và Thái Bình Dương với các trung tâm sản xuất và đô thị lớn, tập trung nhiều, chẳng hạn như TP. Kansas và Chicago. Liên kết cảng - đường sắt không chỉ cần thiết cho hội nhập thương mại giữa các thành phố nội địa và phần còn lại của thế giới (bao gồm cả Hiệp định Thương mại Tự do Bắc Mỹ (NAFTA)) mà còn hỗ trợ dòng chảy thương mại nội địa giữa các thành phố nội địa và các khu vực ven biển.

Một trường hợp đặc biệt nữa về liên kết cảng - đường sắt là Khu kênh đào Panama, nơi các tuyến đường sắt có thể được sử dụng như một giải pháp thay thế để bổ sung cho tuyến đường biển, cung cấp các kết nối đa phương thức hiệu quả giữa các cảng Thái Bình Dương và Đại Tây Dương.

2.2. Các yếu tố ảnh hưởng tới sự tiếp cận của hệ thống đường sắt Việt Nam với cảng biển

- Ảnh hưởng của cơ chế chính sách đầu tư và phát triển đường sắt:

Đường sắt có ưu điểm độ an toàn cao, vận chuyển khối lượng hàng lớn, giá cước rẻ trên cự ly trung bình và xa. Vận tải đường sắt có tiềm năng rất lớn khi kết nối vận tải đường biển, góp phần giảm thiểu chi phí logistics. Muốn tăng khả năng tiếp cận của đường sắt với cảng biển, cần có các tuyến đường sắt nhánh nối từ mạng lưới đường sắt quốc gia tới các cảng biển. Tuy nhiên, việc huy động vốn để xây dựng các tuyến đường sắt mới nối vào các cảng Lạch Huyện, các tuyến đường sắt nối vào cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), cảng Cửa Lò (Nghệ An), Tiên Sa (Đà Nẵng), cảng Sài Gòn (TP. Hồ Chí Minh), cảng Cái Mép - Thị Vải (Vũng Tàu)... còn gặp nhiều khó khăn dẫn đến việc triển khai các dự án bị chậm lại nhiều năm. Ngành Đường sắt hiện tại chưa có đủ năng lực tài chính để tự đầu tư xây dựng các tuyến đường này, cần sự phê duyệt đầu tư và cấp vốn của Nhà nước. Hơn nữa, tuy có thể huy động vốn từ các doanh nghiệp tư nhân theo hình thức nhượng quyền khai thác hoặc PPP nhưng do các dự án đường sắt yêu cầu lượng vốn lớn, lại chưa thể đem lại lợi nhuận ngay, đồng thời chưa có cơ chế rõ ràng đảm bảo quyền và lợi ích lâu dài của chủ đầu tư nên không thu hút được vốn của các chủ đầu tư này.

- Ảnh hưởng của kết cấu hạ tầng tuyến đường sắt:

Kết cấu hạ tầng đường sắt nước ta còn ở mức thấp và lạc hậu, chưa có sự đồng bộ cả về cầu hầm, đường ga, thông tin tín hiệu... Năng lực thông qua của các tuyến đường sắt hiện nay thấp nhưng về cơ bản chỉ mới khai thác được từ 23 - 61% năng lực hiện có. Trong các tuyến vận tải đường sắt hiện nay, chỉ có Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh có hiệu suất khai thác đạt từ 79 - 100% năng lực, nhưng cũng chỉ tùy theo từng khu đoạn. Năng lực tác nghiệp hàng hóa và đón gửi tàu tại nhiều ga đường sắt bị hạn chế do số lượng đường đón gửi, đường xếp dỡ, thiếu trang thiết bị xếp dỡ hiện đại hoặc xếp dỡ thủ công; chưa biết cách khai thác và phát triển đúng tiềm năng của hệ thống kho bãi của các ga, nơi trung chuyển kết nối vận tải, chưa được quy hoạch, sắp xếp hợp lý, thêm nữa là bất cập về thời gian và giá cước...

- Ảnh hưởng của chất lượng đầu máy, toa xe:

Có nhiều khó khăn dẫn đến việc kết nối giữa đường sắt với các cảng biển còn rất kém: thiếu đầu máy, thiếu toa xe khiến hàng hóa vận chuyển bằng tàu thường xuyên tắc tại cảng. Hiện trạng đầu máy có niên hạn sử dụng lâu, chi phí cho sức kéo cao. Số lượng toa xe cũ chiếm phần lớn nên tốc độ chạy tàu thấp, toa xe xuống cấp, chất lượng kém ảnh hưởng đến việc thu hút các chủ hàng yêu cầu tiếp chuyển hàng hóa bằng đường sắt tại các cảng.

- Ảnh hưởng từ phía các doanh nghiệp vận tải đường sắt do chưa thật sự chú trọng đến kết nối giữa đường sắt và các cảng biển:

Việc kết nối hiệu quả giữa khu vực cảng và mạng lưới đường sắt chính là điều kiện cần thiết để tối đa hóa tiềm năng của vận tải hàng hóa đường sắt. Tuy nhiên, các doanh nghiệp vận tải đường sắt hiện nay chỉ tập trung vào tổ chức vận chuyển hàng hóa từ ga đến ga mà chưa quan tâm đến kết nối vận tải đường sắt với các cảng biển. Việc tìm kiếm các luồng hàng xuất nhập khẩu qua các cảng biển để tiếp chuyển bằng đường sắt chưa được chú trọng. Thiếu kết nối giữa đường sắt và các cảng biển là sự lãng phí một tiềm năng logistics lớn.

2.3. Tăng cường khả năng tiếp cận của đường sắt Việt Nam với cảng biển

Với thực trạng kết nối giữa đường sắt Việt Nam và hệ thống cảng biển như trên, cần có những giải pháp để tăng cường khả năng tiếp cận của đường sắt Việt Nam với hệ thống cảng biển như sau:

- Nâng cao năng lực vận tải đường sắt, trong đó tập trung vào hệ thống đường ray, đầu máy và toa xe; ưu tiên việc huy động các nguồn vốn tài trợ cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng mới. Với đường sắt trong cảng có thể do doanh nghiệp đầu tư, còn đường sắt kết nối vào đường sắt quốc gia thì cần phải huy động nguồn vốn từ Nhà nước. Tuy nhiên, trong nhiều trường hợp, khi đường sắt quốc gia và đường sắt liên kết với cảng có thể ảnh hưởng đến ATGT đô thị và an toàn đường bộ trong khu vực cảng, đặc biệt là nơi lưu lượng hàng hóa tăng mạnh. Do đó, khi xây dựng tuyến đường sắt mới kết nối với cảng cần xem xét và chú ý vấn đề này;

- Giảm thiểu thời gian xếp dỡ hàng hóa của đường sắt

tại cảng biển, cải thiện quá trình tác nghiệp vận tải đường sắt với các quy trình hậu cần thuận lợi và phù hợp nhằm tăng nhanh tốc độ đưa hàng, thúc đẩy sự cạnh tranh giữa đường sắt với vận tải đường bộ;

- Đảm bảo sự tích hợp hiệu quả của các nền tảng hậu cần và cảng cạn bằng đường sắt trong điều kiện các ngành công nghiệp phát triển đang đổi mới với sự bất lợi về quy mô mà vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng rất lớn;

- Để đáp ứng các thách thức của thị trường (đúng giờ, an toàn và tính liên tục của dịch vụ) và tuân thủ các yêu cầu kỹ thuật (cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và đào tạo để vận hành đường sắt tập trung vào vận chuyển hàng hóa do từ trước đến nay, đường sắt Việt Nam vẫn ưu tiên vận chuyển hành khách) cần có sự đồng bộ để tạo thuận lợi phối hợp tốt giữa hệ thống đường sắt và cảng;

- Kết hợp phát triển các tuyến đường sắt nội bộ vào quy hoạch cảng để đảm bảo phù hợp với dự báo giao thông và cung cấp cho nó cơ sở hạ tầng cần thiết cho hoạt động logistics hiện đại, về thiết kế, vị trí, khả năng tiếp cận và sử dụng hiệu quả thiết bị;

- Cần có sự kết nối giữa các doanh nghiệp vận tải đường sắt với nhau và với các doanh nghiệp ngoài ngành nhằm đẩy mạnh sự hợp tác giữa vận tải đường sắt và đường biển, giảm tải cho vận tải đường bộ;

- Ở tầm vĩ mô có sự quản lý của Nhà nước, cần có sự chuyển dịch từ các chính sách ngành sang các chính sách vận tải và logistics tích hợp. Trước hết, các chính sách ngành cần xác định các lĩnh vực tiềm năng phát triển chính và nhằm thúc đẩy chuyển đổi phương thức từ vận tải đường bộ sang đường sắt và đường thủy nội địa, hoặc vận tải biển.

3. KẾT LUẬN

Nghiên cứu kinh nghiệm kết nối giữa đường sắt với các cảng biển của các nước trên thế giới cho thấy tầm quan trọng của vận tải đường sắt trong việc chuyển tải hàng hóa tại các cảng. Để tạo sự kết nối bền vững giữa đường sắt - cảng cần có sự hợp tác chặt chẽ của tất cả các chủ thể, các cơ quan quản lý tại cảng cũng như về phía đường sắt trong việc bố trí lịch trình các chuyến tàu chờ hàng tại cảng. Chính sách ưu tiên đầu tư phát triển đường sắt cũng như các quy định tạo điều kiện tăng cường các kết nối đường sắt trong và ngoài cảng đóng vai trò rất quan trọng. Tại Việt Nam, để tăng cường khả năng tiếp cận của đường sắt với các cảng biển cần thực hiện các giải pháp đã đề xuất ở trên nhằm tận dụng tốt nhất ưu thế của vận tải đường biển và đường sắt, tránh lãng phí tiềm năng logistics đường sắt.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học GTVT trong Đề tài mã số T2021-KT-007.

Tài liệu tham khảo

[1]. *Port in the European Rail System - Paper of the European Sea Ports Organisation (ESPO) and the European Federation of Inland Ports (EFIP)*, 2019.

[2]. *Methodological Bases of Modeling and Optimization*

of Transport Processes in the Interaction of Railways and Maritime Transport, Oleg Chislov, Vyacheslav Zadorozhniy, Dmitry Lomash, Evgenia Chebotareva, Irina Solop and Taras Bogachev - *Modern Traffic Engineering in the System Approach to the Development of Traffic Networks - 16th Scientific and Technical Conference "Transport Systems. Theory and Practice 2019"* Selected Papers - Springer Volume 1083.

[3]. *Rail and multi-modal transport* - Vasco Reis a, J. Fabian Meier b, Giuseppe Pace c, Roberto Palacin d,* a Instituto Superior Técnico, Technical University of Lisbon, Portugal b Institut für Transportlogistik, TU Dortmund, Germany c Ghent University, Belgium dNewRail, Newcastle University, Newcastle Centre for Railway Research, Faculty of Science, Agriculture and Engineering, Newcastle upon Tyne NE1 7RU, UK.

[4]. *Facilitation of transport and trade in Latin America and the Caribbean*, Erick Leal Matamala, Gabriel Pérez Salas - Issue No. 310 - Number 7/2012.

[5]. Martorelli, Pablo (April-May 2011), *Puertos y ferrocarriles*, Revista Redes de Integración.

Ngày nhận bài: 07/4/2021

Ngày chấp nhận đăng: 11/5/2021

Người phản biện: GS. TSKH. Nguyễn Hữu Hà

PGS. TS. Nguyễn Thị Hồng Hạnh