

# Một số giải pháp tăng tính kết nối giữa đường thủy nội địa với phương thức vận tải khác tại khu vực phía Bắc - Việt Nam

■ TS. NGUYỄN CAO Ý

Trường Đại học Giao thông vận tải

**TÓM TẮT:** Đường thủy nội địa (ĐTND) hiện đang vận chuyển khoảng 17% thị phần vận tải hàng hóa. Căn cứ vào chiến lược phát triển GTVT ĐTND đến năm 2030, ĐTND phải đạt thị phần trên 25%. Tuy nhiên, so với các phương thức vận tải khác thì vận tải thủy nội địa chỉ chiếm thị phần khá khiêm tốn do còn nhiều điểm "nghẽn" về tính kết nối, về cơ sở hạ tầng. Thông qua việc nghiên cứu thực trạng hệ thống giao thông thủy nội địa tại khu vực nghiên cứu, đồng thời dựa trên cơ sở những khảo sát số liệu thực tế tại các địa phương, bài báo đã đưa ra một số giải pháp tăng tính kết nối giữa ĐTND với phương thức vận tải khác tại khu vực phía Bắc - Việt Nam.

**TỪ KHÓA:** Vận tải thủy nội địa, vận tải đa phương thức.

**ABSTRACT:** The inland waterway systems currently carry about 17% of the freight market share in Viet Nam. Based on the development strategy of inland waterway transport up to 2030, the inland waterway systems must reach a market share of over 25%. However, the inland waterway transport still gets many black points in terms of connectivity with other modes. Therefore, this paper focuses on studying the current situation of the inland waterway transport system, and based on actual data surveys in localities, the paper proposes some solutions to increase the connecting inland waterway transport with other modes in the North region - Vietnam.

**KEYWORDS:** Inland waterway system, multimodal transport.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Khả năng kết nối ĐTND với các phương thức khác phụ thuộc vào hai mảng. Thứ nhất là khả năng kết nối các tuyến vận tải ngắn trong nội vùng, trong nội tỉnh được sử dụng để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của nội vùng, nội tỉnh hoặc hoạt động thu gom về các cảng đầu mối, khu công nghiệp tập trung. Thứ hai là khả năng kết nối ĐTND với những tuyến vận tải thủy nội địa liên tỉnh, tuyến vận tải pha sông biển, tuyến vận tải container trọng điểm của khu vực phía Bắc cũng như khả năng kết nối với ICD đóng một vai trò hết sức quan trọng.

## 2. THỰC TRẠNG KẾT NỐI GIỮA ĐTND VỚI PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI KHÁC

### 2.1. Thực trạng kết nối tại tỉnh Thái Bình

Tuyến đường thủy thông qua sông Hồng, sông Luộc; sông Hóa, sông Thái Bình; cửa sông Trà Lý; tuyến đường biển qua cảng Diêm Điền hình thành hành lang đối ngoại tiềm năng về giao thông đường thủy. Tuyến đường thủy quốc gia số 1: Quảng Ninh - sông Đào (Hải Phòng) - sông Luộc - sông Hồng. Tuyến đường thủy số 2: Hà Nội - sông Hồng - sông Ninh Cơ - cửa Đáy về Ninh Bình. Tuyến vận tải đặc biệt ven biển số 3: Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình.

**Bảng 2.1. Hiện trạng kết nối cảng thủy nội địa với hệ thống giao thông tại Thái Bình**

TT	Tên bến cảng	Kết nối				
		Đường bộ	Đường thủy ven biển	Đường sắt	Đường hàng không	Đường biển
1	Cảng Nhà máy nhiệt điện TB1	QL37, QL37B	Cửa biển	-	-	-
2	Cảng Hóa chất mỏ Vinacomin	QL37, QL37B	-	-	-	-
3	Cảng Thủy xăng dầu Thái Bình	QL10	-	-	-	-
4	Cảng Nhà máy nhiệt điện TB2	QL37B	Cửa biển	-	-	-

Nguồn: Cục ĐTND Việt Nam

Qua đây có thể nhận thấy, sông Luộc đóng một vai trò lớn trong việc kết nối tuyến đường thủy số 1 và số 2 với tuyến ven biển số 3. Trong khi sông Trà Lý lại đóng vai trò kết nối tuyến số 2 và số 3. Do đó, nếu phát huy ưu thế này nhằm rút ngắn khoảng cách giữa các tuyến vận tải quốc gia cũng như tận dụng các ưu thế nhằm phát triển hệ thống giao thông ĐTND phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thì hai tuyến sông Trà Lý và sông Luộc đóng một vai trò vô cùng quan trọng.

### 2.2. Thực trạng kết nối tại tỉnh Nam Định

Nam Định là tỉnh có lợi thế để phát triển dịch vụ vận tải đường thủy, trong đó nhiều tuyến vận tải ĐTND có tầm quốc gia như: tuyến Ba Lạt - Hà Nội qua hệ thống sông Hồng, tuyến Lạch Giang - Hà Nội qua hệ thống sông Hồng, sông Ninh Cơ; tuyến Quảng Ninh - Ninh Bình qua hệ thống sông Hồng, sông Đào; tuyến Cửa Đáy - Ninh Bình qua hệ thống sông Đáy. Cùng với lợi thế bờ biển dài 72 km, địa bàn tỉnh còn nhiều cảng sông, cảng biển quan trọng. Giá cước vận tải thủy hiện nay chỉ bằng 30% so với đường bộ và rất thích hợp cho việc vận chuyển container, vì vậy các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh có nhiều nhu cầu vận

chuyển hàng hóa bằng đường thủy.

**Bảng 2.2. Hiện trạng kết nối cảng thủy nội địa với hệ thống giao thông tại Nam Định**

STT	Tên cảng bến	Kết nối				
		Đường bộ	Đường thủy ven biển	Đường sắt	Đường hàng không	Đường biển
1	Cảng Hải Long	CT01, QL38B	-	-	-	-
2	Cảng Yên Quang	CT01, QL38B	-	-	-	-
3	Cảng Nghĩa An	QL10, QL 21A	-	Ga Nam Định (gián tiếp)	-	-
4	Cảng đầu khí	QL10, QL38B	-	-	-	-
5	Cảng Nam Định	QL21A	Cửa Đáy	Ga Nam Định (gián tiếp)	-	-

Nguồn: Nhóm nghiên cứu khảo sát

Bảng 2.2 cho thấy, hiện nay tại Nam Định, kết nối với các cảng thủy nội địa chủ yếu thông qua đường bộ. Mặc dù hệ thống đường sắt quốc gia Bắc - Nam chạy qua tỉnh Nam Định nhưng khả năng kết nối giữa các cảng thủy nội địa với hệ thống đường sắt này chỉ ở mức gián tiếp. Điều này đồng nghĩa với việc gia tăng chi phí rất lớn nếu muốn áp dụng vận tải đa phương thức, chủ yếu là chi phí bốc dỡ tại cảng thủy nội địa, tại ga đường sắt và chi phí sử dụng phương tiện đường bộ vận chuyển hàng hóa từ cảng thủy nội địa đến ga đường sắt.

**2.3. Thực trạng kết nối tại tỉnh Ninh Bình**

Hiện trạng kết nối cảng thủy nội địa với hệ thống giao thông tại Ninh Bình, trước tiên phải kể đến cảng Ninh Bình. Cảng Ninh Bình nằm dọc sông Đào ở hạ lưu cầu đường sắt và là đầu mối giao thông lý tưởng trong mạng lưới vận tải đa phương thức. Cảng được kết nối với đường sắt và đường bộ, hơn nữa lại đủ diện tích để mở rộng. Cụm cảng Ninh Bình bao gồm 2 cảng: Cảng Ninh Bình cũ với 4 bến - 3 trong số đó chủ yếu là để dỡ hàng, bến còn lại để bốc hàng lên sà lan và cảng Ninh Phúc mới gồm 2 bến, tổng chiều dài bến là 270 m. Hàng hóa chủ yếu của cảng là than, thạch cao, phân bón, xi măng, clinker, sắt thép, gỗ...

**Bảng 2.3. Hiện trạng kết nối cảng thủy nội địa với hệ thống giao thông tại Ninh Bình**

STT	Tên cảng bến	Kết nối				
		Đường bộ	Đường thủy ven biển	Đường sắt	Đường hàng không	Đường biển
1	Cảng thủy nội địa Nam Phương	CT01, QL10	Cửa Đáy	Ga Ninh Bình (gián tiếp)	-	-
2	Cảng thủy nội địa Phúc Lộc	CT01, QL10	Cửa Đáy	Ga Ninh Bình (gián tiếp)	-	-
3	Cảng nhà máy điện Ninh Bình	CT01, QL10, QL 38B	-	-	-	-

4	Cảng Ninh Bình	CT01, QL10, QL 38B	Cửa Đáy	Ga Ninh Bình (gián tiếp)	-	-
5	Cảng thủy nội địa Xăng Dầu - Đầu Khí Ninh Bình	CT01, QL10	-	-	-	-
6	Cảng thủy nội địa Ninh Phúc	CT01, QL10, QL 38B	Cửa Đáy	Ga Ninh Bình (gián tiếp)	-	-
7	Cảng thủy nội địa Nhà máy xi măng Vissai - Ninh Bình	CT01, QL10, QL 38B	Cửa Đáy	Ga Ninh Bình (gián tiếp)	-	-

Nguồn: Nhóm nghiên cứu khảo sát và tổng hợp

Bảng 2.3 cũng cho thấy hiện trạng kết nối của tỉnh Ninh Bình cũng tương tự như tỉnh Nam Định trong việc có hệ thống đường sắt quốc gia Bắc Nam chạy qua tỉnh nhưng việc áp dụng vận tải đa phương thức (đường bộ - ĐTNĐ - đường sắt) gần như là không khả thi. Chính vì vậy, các doanh nghiệp tại tỉnh Ninh Bình cũng đang lựa chọn hình thức khả thi hơn là kết hợp hai phương thức vận tải (đường bộ - ĐTNĐ - đường bộ) và kết hợp ba phương thức (đường bộ - ĐTNĐ - đường ven biển - đường bộ) là chủ yếu hiện nay.

**2.4. Thực trạng kết nối ĐTNĐ với các tuyến vận tải thủy liên tỉnh khác**

- Tuyến hành lang đường thủy số 2 tổng chiều dài 264 km, theo quy hoạch tuyến luồng đạt tiêu chuẩn luồng cấp II, đây là tuyến vận tải huyết mạch vận chuyển hàng hóa từ Quảng Ninh đến Ninh Bình, hiện tại chưa được cải tạo, nâng cấp đảm bảo chuẩn tắc luồng theo quy hoạch. Để vận tải hàng hóa từ cảng Lạch Huyện - Hải Phòng đi Ninh Bình theo tuyến hành lang 2 đi qua các sông sau: Tuyến vận tải ven biển Quảng Ninh - Hải Phòng qua sông Cẩm - Hải Phòng - sông Lạch Tray - sông Luộc - sông Hồng - sông Đào.

- Tuyến hành lang đường thủy số 3. Tuyến hành lang 3 bắt nguồn từ cửa Lạch Giang qua sông Ninh Cơ, sông Hồng đến cảng Hà Nội dài 196 km. Theo thực tế khai thác trong các năm gần đây cho thấy, trên tuyến có nhiều bãi cạn và nhiều đoạn cong nên hành lang này chỉ có thể sử dụng theo tiêu chuẩn đường sông cấp III. Mặt khác, tại vị trí cửa sông hàng năm đều bị bồi lắng nên hạn chế khả năng ra/vào của tàu thuyền, chỉ có một số loại tàu nhỏ định mới có thể ra/vào sông vào thời điểm triều cao. Hiện tại, tuyến này đang được cải tạo nâng cấp luồng theo dự án phát triển GTVT khu vực đồng bằng Bắc bộ (WB6). Sau khi cải tạo xong, tuyến luồng sẽ đạt tiêu chuẩn luồng cấp I.

**2.5. Thực trạng kết nối giữa ĐTNĐ với các tuyến tàu sông pha biển**

Tuyến vận tải sông pha biển đầu tiên Quảng Ninh - Quảng Bình - Bình Thuận - Kiên Giang được triển khai đã tạo đột phá đáng kể để kết nối và bổ sung tương hỗ trong vận tải sông - ven biển - đường bộ Bắc - Trung - Nam. Lượng hàng hóa hơn 46,8 triệu tấn được vận chuyển bằng tàu SB trong 3 năm qua, nếu được vận chuyển bằng xe trọng tải 30 tấn, sẽ tương đương với hơn 1,5 triệu lượt xe trên các chặng đường vài trăm kilomet. Điều này cũng giúp giảm

thiếu các nguy cơ vô hình về TNGT đường bộ, ô nhiễm môi trường. Còn về chi phí vận tải, giá cước vận tải bằng tàu SB nhưng cũng chỉ bằng khoảng 1/3 đường bộ và rẻ hơn cả tàu biển. Các mặt hàng chủ yếu được chuyên chở bằng tàu mang cấp VR-SB là than các loại, thiết bị, máy móc... và ngược lại là các loại đất, đá, quặng. Đa số các cảng sông đều là cảng nhỏ, chỉ có 2 cảng cho phép tàu từ 600 - 1.000 DWT trở lên có thể ra vào cảng và chỉ có duy nhất cảng Ninh Phúc, Ninh Bình là có thể cho phép tàu 3.000 DWT ra vào trong điều kiện bình thường. Ngoài cảng Ninh Phúc, Ninh Bình được quy hoạch và xây dựng khá đồng bộ, còn lại các cảng khác hầu như còn thiếu hoặc không đủ điều kiện. Để khắc phục tình trạng trên, công tác duy tu, nạo vét luồng phải được tiến hành một cách thường xuyên và cần chú trọng tải của tàu ra vào cảng để tiến hành thực hiện.

## 2.6. Thực trạng kết nối ĐTNĐ với các tuyến tổ chức vận tải container

Phương thức vận tải chính đi/đến cảng biển khu vực Hải Phòng và Quảng Ninh chủ yếu sử dụng đường bộ và ĐTNĐ chiếm rất ít. Trên tuyến 99% lượng hàng container đi và đến cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh từ Ninh Bình, Thái Bình và Nam Định hiện nay được vận chuyển bằng đường bộ, đường sắt chiếm 0% và ĐTNĐ hầu như không đáng kể. Hiện nay, khu vực tỉnh lân cận có cảng Hải Phòng là cảng biển duy nhất kết nối trực tiếp với đường sắt và luồng hàng container đi/đến cảng được vận chuyển trên hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Vận tải đa phương thức hiện nay trên hành lang vẫn kém phát triển, thiếu sự phối hợp liên kết giữa các doanh nghiệp vận tải. Các doanh nghiệp vận tải lớn trong ngành chưa chủ động liên kết với các doanh nghiệp vận tải đường ngắn, làm việc với các chủ hàng để đề xuất các phương án vận tải hợp lý vận tải từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ, giảm giá thành vận tải và tạo thuận lợi cho các chủ hàng. Năng lực vận tải container của các tuyến sông còn nhiều hạn chế, chủ yếu khai thác tự nhiên, theo mùa.

## 2.7. Thực trạng kết nối ĐTNĐ với các ICD

Hiện nay, ICD Phúc Lộc kết nối giao thông với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh thông qua đường bộ và ĐTNĐ. Đường bộ: kết nối từ cảng đến QL10 là 0,9 km, kết nối với cảng biển theo QL10, đường bộ ven biển. ĐTNĐ: cảng TNĐ Phúc Lộc (bờ phải sông Đáy từ km71+250 đến km71+770, cảng cấp 2), tuyến Ninh Bình - Hải Phòng. Nhìn chung, ICD Phúc Lộc và ICD Hòa Xá có diện tích và quy mô khai thác nhỏ, chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng. Hiện chủ yếu chỉ sử dụng đường bộ, ICD Hòa Xá hiện tại không còn hoạt động và ICD Phúc Lộc có kết nối trực tiếp với đường sông. Phạm vi khai thác của ICD Phúc Lộc còn hạn chế, chủ yếu chỉ cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, cho thuê kho bãi và một số dịch vụ có liên quan. Hiệu quả về chi phí vận tải từ kho chủ hàng tới cảng biển còn thấp, chưa có sự gắn kết chặt chẽ giữa các cảng biển và các công ty vận tải biển.

## 2.8. Một số vấn đề tồn tại trong kết nối ĐTNĐ với các phương thức vận tải khác

Vấn đề tồn tại trong kết nối ĐTNĐ của khu vực với các phương thức vận tải khác phải kể đến là khả năng bốc dỡ cũng như cơ sở hạ tầng cầu cảng tại các cảng thủy nội địa để có thể kết nối ĐTNĐ với đường bộ là loại kết nối phổ biến của cảng bến thủy nội địa hiện nay còn rất thiếu và yếu. Hàng hóa có khối lượng lớn được vận chuyển bằng đường thủy trung chuyển qua cảng bến, vận chuyển bằng

ô tô đến các nhà máy tiêu thụ, kho, đại lý bán hàng và ngược lại, hàng hóa từ nhà máy sản xuất được vận chuyển bằng ô tô qua cảng xuống đường thủy để vận chuyển đến các cơ sở chế biến hoặc xuất khẩu. Tuy nhiên, do cơ sở hạ tầng cầu cảng tại các cảng yếu và nhiều nơi còn thực hiện thủ công, chính vì vậy chi phí phát sinh cho việc bốc dỡ hàng hóa thông thường nói chung và container nói riêng đã làm mất đi lợi thế lớn nhất của phương thức vận chuyển bằng ĐTNĐ.

## 3. MỘT SỐ GIẢI PHÁP TĂNG TÍNH KẾT NỐI GIỮA ĐTNĐ VỚI PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI KHÁC

### 3.1. Phát triển mạnh đội tàu sông pha biển

Tiếp tục đẩy mạnh và đưa vào thực hiện 6 tuyến vận chuyển chính từ Cửa Vạn Gia tới Cửa Đáy vào cảng Ninh Phúc, Ninh Bình cho các tàu có trọng tải từ 400 đến 3.000 DWT. Đối với tàu chở container có khả năng vận chuyển từ 36 đến 200 TEU. Tổng trọng tải tàu container 1,2 đến 1,3 triệu tấn, đến năm 2030 từ 1,8 đến 1,9 triệu tấn để vận chuyển hàng container khu vực kinh tế phía Bắc.

### 3.2. Đẩy mạnh tuyến vận tải thủy nội địa vận chuyển container đến cảng Hải Phòng

Từ phân tích hiện trạng hệ thống giao thông khu vực nghiên cứu ta có thể thấy, kết nối giữa vận tải thủy nội địa vào vận tải đa phương thức để vận chuyển container chỉ có tại duy nhất một đầu mối chính là cảng Ninh Phúc hoặc cảng Phúc Lộc (Ninh Bình).

### 3.3. Cải tạo những công trình vượt sông để đảm bảo cấp kỹ thuật của tuyến thủy nội địa

Thông qua việc phân tích chi tiết về cao độ dầm dẩy, chiều cao tính không cũng như khẩu độ thông thuyền của từng cầu trên 4 tuyến thủy nội địa nghiên cứu. Đối chiếu với kích thước ĐTNĐ theo cấp kỹ thuật được quy định trong Thông tư số 46/2016/TT-BGTVT ngày 29/12/2016, bài báo nghiên cứu để xuất phải cải tạo ngay những cầu bắc qua các sông chính trên 4 tuyến thủy nội địa và đang là điểm "nghẽn" trên những tuyến này như: cầu đường sắt xe lửa - Lai Vu; cầu Quần Liêu; Kênh nối Đáy - Ninh Cơ; cầu Phao Ninh Cường.

### Tài liệu tham khảo

- [1]. Luis C. Blanca, M.Baher El-Hifnawi (2014), *Thúc đẩy thương mại thông qua giao thông vận tải có sức cạnh tranh và ít khí thải*, Tuyến ĐTNĐ và đường biển ở Việt Nam, World Bank.
- [2]. *Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải ĐTNĐ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.*
- [3]. *Nghiên cứu lập Dự án Đầu tư xây dựng công trình nâng cấp tuyến hành lang đường thủy số 2 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình).*
- [4]. *Dự án Phát triển giao thông đồng bằng Bắc bộ (NDTDP) tuyến hành lang đường thủy số 3 Hà Nội - Cửa Lạch Giang (hành lang sông tiếp xúc với biển).*
- [5]. Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, *Đề án Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.*

Ngày nhận bài: 01/3/2021

Ngày chấp nhận đăng: 04/4/2021

Người phản biện: TS. Dương Hữu Tuyền  
TS. Bùi Tiến Thiêm