

VAI TRÒ CỦA CẢNG CẠN ICD TRONG SỰ PHÁT TRIỂN CỦA VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC PHÍA BẮC

● TRẦN HẢI VIỆT

TÓM TẮT:

Tại Việt Nam, đường thủy chiếm khoảng 18% thị phần vận tải hàng hóa toàn ngành Giao thông Vận tải và đạt tốc độ tăng trưởng trung bình về vận chuyển 4,85%/năm ở phía Bắc, 6,4% ở miền Trung và 8,7% ở khu vực phía Nam. Giá cước vận tải đường thủy nội địa thuộc diện thấp nhất, chỉ bằng 25 - 30% so với đường bộ và rất thích hợp cho việc vận chuyển hàng container. Tuy nhiên hiện nay, việc kết hợp các phương thức vận tải trong vận tải thủy nội địa tại khu vực phía Bắc đặc biệt giữa hệ thống cảng cạn ICD và các cảng biển còn nhiều hạn chế và phát triển chưa tương ứng với tiềm năng của ngành Thủy nội địa. Tăng cường giải pháp kết nối giữa hệ thống cảng cạn ICD và các cảng biển bằng vận tải đa phương thức cũng chính là một hoạt động xương sống của dịch vụ logistics và là tiền đề của việc cung cấp dịch vụ tích hợp 3PL của các doanh nghiệp logistics ở khu vực phía Bắc. Bài viết sẽ tập trung phân tích về vai trò của cảng cạn ICD trong sự phát triển của vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc.

Từ khóa: cảng cạn, vận tải thủy nội địa, trung tâm logistics.

1. Thực trạng về vận tải thủy nội địa

Việt Nam có hệ thống sông, kênh mật độ dày và đường bờ biển dài, nhiều vũng, vịnh lớn, tạo thành mạng lưới giao thông đường thủy, ven biển rất thuận lợi, liên thông giữa các địa phương, các vùng kinh tế và một số quốc gia lân cận. Cả nước có khoảng 42.000 km sông, kênh, có khả năng khai thác vận tải thủy, trong đó có 45 tuyến vận tải thủy chính, quan trọng với tổng chiều dài hơn 7.000 km do Trung ương quản lý. Vận tải đường thủy nội địa và vận tải ven biển có ưu thế về giá cước thấp, vận tải được nhiều loại hàng có khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng, ít ô nhiễm môi trường và an toàn. Đây là phương thức vận tải có tính xã hội hoá cao, nhiều thành phần kinh tế tham gia đầu tư, kinh doanh và khai thác.

Các hành lang vận tải container hiện nay tại miền Bắc:

- Khu vực kinh tế ven biển: Quốc lộ 10.
- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: Quốc lộ 2, 70, cao tốc Nội Bài - Lào Cai; đường sắt Hà Nội - Lào Cai, đường sắt Hà Nội - Hải Phòng.
- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: Quốc lộ 1A, 18A; đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn, đường sắt Hà Nội - Hải Phòng.
- Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: Quốc lộ 6, Quốc lộ 32.
- Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: Quốc lộ 5, Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Q1 18A.

Năm 2019, khối lượng vận tải hàng hóa đạt hơn 300 triệu tấn, chiếm 18,02% toàn ngành, khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 63 tỷ tấn, chiếm

19,66% toàn ngành; tốc độ tăng trưởng vận chuyển bình quân giai đoạn 2015 - 2019 đạt 10,08%/năm (cao hơn 1,44 lần so với giai đoạn 2011 - 2015). Tuy nhiên, hiện tại còn một số vướng mắc, khó khăn cần tiếp tục có những giải pháp tháo gỡ trong thời gian tới, đó là: Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2014 bộc lộ những bất cập so với nhu cầu phát triển của giao thông vận tải thủy nội địa; hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy phát triển chưa đồng đều, thiếu đồng bộ, kết nối chưa tốt với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ logistics còn thấp; năng lực đóng mới, sửa chữa, hoán cải và quản lý khai thác phương tiện thủy nội địa hạn chế; trình độ đội ngũ thuyền viên còn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển... Cùng với những vấn đề trên, từ đầu năm 2020, do tác động của đại dịch Covid-19 đã ảnh hưởng rất lớn đến phát triển kinh tế xã hội cả nước nói chung và ngành Giao thông Vận tải nói riêng, trong đó có vận tải thủy nội địa. Sản lượng vận tải hành khách, hàng hóa và luân chuyển vận tải đường thủy nội địa đã giảm so với cùng kỳ năm 2019, trong 5 tháng đầu năm 2020 đã giảm từ 6,6% đến 10,4%.

Mặc dù có tiềm năng rất lớn cũng như nhu cầu vận chuyển bằng vận tải thủy nội địa khá cao, nhất là vận tải ven biển nhưng việc phát triển vận tải thủy nội địa của Việt Nam nói chung và khu vực phía Bắc nói riêng hiện còn nhiều bất cập.

- Nguyên nhân khách quan: Các sông lớn ra biển hàng năm, do bồi lắng phù sa nên không đủ độ sâu để các tàu lớn có thể đi vào trong vùng. Tuy nhiên, hệ thống sông ngòi chưa được đầu tư nâng cấp và nạo vét thường xuyên hàng năm, khiến lòng kênh hẹp và cạn dần. Đây là một trong những nguyên nhân gây thường xuyên ùn tắc giao thông thủy thời gian qua, gây mất an toàn giao thông đường thủy và thời gian vận chuyển hàng hoá.

- Nguyên nhân chủ quan: *Thứ nhất*, hệ thống các cảng biển, cảng nội thủy, bến bãi... đặc biệt là cơ sở vật chất, cơ sở hạ tầng, thiết bị chuyên dụng xếp dỡ hàng hoá, chưa đáp ứng yêu cầu hoạt động vận chuyển, đầu tư cho hệ thống luồng lạch chưa tương thích với tiềm năng, chỉ chiếm khoảng 3% tổng nguồn vốn đầu tư cho vận tải, trong khi đó con số tương ứng cho vận tải đường bộ là khoảng 80%. Chính vì vậy, việc đầu tư nạo vét

luồng lạch, duy trì và mở các tuyến thủy nội địa ít được quan tâm, nhiều cảng chỉ có thể đón được tàu nhỏ và siêu nhỏ nên không khai thác được hết năng lực. *Thứ hai*, đội tàu sông có năng lực chuyên chở nhỏ với khả năng chở trung bình từ trên dưới 1.000 tấn - nhỏ hơn rất nhiều so với chuẩn quốc tế nên không mang lại hiệu quả kinh tế từ cỡ tàu. *Thứ ba*, việc quản lý các cảng hiện đang được phân cấp cho nhiều đơn vị và phát sinh nhiều cảng tự phát tại các khu công nghiệp dẫn đến an toàn hàng hải bị đe dọa.

2. Thực trạng hệ thống cảng cạn tại khu vực phía Bắc hiện nay

Hiện có 10 ICD kết nối với cảng biển Hải Phòng, nằm trên địa bàn Hà Nội (cảng cạn Gia Thụy, cảng cạn Mỹ Đình), Phú Thọ (cảng cạn Thụy Vân, cảng cạn Hải Linh), Hải Dương (cảng cạn Hải Dương), Bắc Ninh (cảng cạn Tiên Sơn), Lào Cai (cảng cạn Lào Cai); Ninh Bình (cảng cạn Phúc Lộc), Nam Định (cảng cạn Hòa Xá), Quảng Ninh (cảng cạn Móng Cái). Khoảng cách bình quân từ các ICD đến cảng Hải Phòng là 120 km; gần nhất là cảng cạn Hải Dương với 50 km, xa nhất là cảng cạn Lào Cai với 400 km; Duy nhất cảng cạn Lào Cai có kết nối đường sắt; Cảng cạn Phúc Lộc kết nối với đường thủy nội địa các cảng cạn còn lại chỉ có đường bộ; Tổng diện tích các ICD khoảng 70 ha; Diện tích của các cảng cạn tại miền Bắc phổ biến nhỏ hơn 10 ha, nhỏ nhất là Iha (ICD Gia Thụy) và chỉ có 3 cảng cạn lớn hơn 10ha; phần lớn không có khả năng mở rộng ở vị trí hiện tại. Tổng lượng container thông qua các ICD bình quân khoảng dưới 50.000 TEUs/năm, khoảng 0,2% lượng container qua cảng Hải Phòng, ICD Tiên Sơn hiện có lượng hàng thông qua lớn nhất với 7.000 TEU/tháng. (Bảng 1).

Các ICD tại miền Bắc được đánh giá là số lượng còn ít, diện tích và quy mô khai thác nhỏ, một số chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng. Hiện chủ yếu chỉ sử dụng đường bộ, mới có 1 cảng kết nối với đường sắt và 1 kết nối với đường sông. Phạm vi khai thác 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 bãi hàng tới cảng biển còn thấp, chưa có sự gắn kết chặt chẽ giữa các cảng biển và các công ty vận tải biển.

Bảng 1. Lượng container qua các hành lang kinh tế năm 2020 và dự báo năm 2030

Đơn vị: TEU

TT	Hành lang kinh tế, khu kinh tế	Năm 2020	Năm 2030
1	Khu vực kinh tế ven biển	156.365	531.869
2	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn	249.870	649.365
3	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai	260.359	680.431
4	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội	81.830	225.554
5	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội	712.537	1.482.137
		1.460.961	3.569.356
6	Khu kinh vực kinh tế Nghi Sơn	26.265	108.369
7	Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A	22.175	118.899
8	Hành lang kinh tế đường 9	22.167	82.641
9	Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, đường 14	96.505	332.529
10	Hành lang kinh tế đường 19	44.153	100.134
		211.265	742.571
11	Khu vực kinh tế Đông Bắc TP HCM	3.966.018	8.537.418
12	Khu vực kinh tế Tây Nam TP HCM	553.374	1.482.557
13	Khu vực kinh tế Đông bằng Sông Cửu Long	251.418	675.522
		4.770.810	10.695.496
	Tổng cộng	6.443.037	15.007.423

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

3. Thực trạng trung tâm logistics

Tiếp tục xu hướng phát triển các trung tâm logistics ở Việt Nam, trong năm 2020 trên cả nước nhiều trung tâm logistics được khởi công xây dựng và vận hành. Trong đó có những trung tâm được xây dựng và phát triển theo quy hoạch đã được phê duyệt ở cấp quốc gia, vùng lãnh thổ hay địa phương.

- Trung tâm Vận chuyển và Kho vận khu vực Bắc miền Trung thuộc Tổng công ty Bưu điện Việt Nam (Vietnam Post), đặt tại Nghệ An, chính thức đưa vào vận hành ngày 16/5/2020.

Tổng diện tích trung tâm là 21.600 m², với hệ thống dây chuyền chia chọn tự động công suất 12.000 kiện/giờ, độ chính xác cao, nhiều chế độ chia chọn, có thể chia chọn chi tiết đến từng bưu cục. Trung tâm được trang bị các dụng cụ tối ưu cho hoạt động sản xuất như xe lồng lưới, xe nâng,... các thiết bị phục vụ công tác giám sát, điều hành sản xuất như hệ thống camera giám sát, hệ thống âm thanh thông báo, hệ thống thiết bị hỗ trợ đảm bảo an toàn, an ninh cho sản xuất và công tác chia chọn, lưu thoát sản phẩm.

- Trung tâm dịch vụ hậu cần và logistics Khu kinh tế Đông Nam đặt tại xã Hải Quốc, huyện Hải Lăng, tỉnh Quảng Trị, được UBND tỉnh Quảng Trị cấp chủ trương đầu tư ngày 6/5/2020 và BQL Khu kinh tế trao giấy Chứng nhận đầu tư dự án ngày 15/5/2020. Chủ đầu tư là Công ty Cổ phần ICD Đông Nam. Dự án có tổng vốn đầu tư hơn 2.000 tỷ đồng, diện tích dự kiến gần 72 ha. Thời hạn hoạt động của dự án là 50 năm, kể từ ngày quyết định chủ trương đầu tư. Dự kiến tháng 01/2023 đưa các công trình giai đoạn 1 vào hoạt động, năm 2025 đầu tư xây dựng hoàn thiện và đưa toàn bộ dự án vào hoạt động khai thác. Trung tâm với hệ thống kho, kho ngoại quan, kho bảo thuế và các công trình phụ trợ khác đáp ứng

giao nhận, lưu kho, xuất nhập, bốc xếp, vận chuyển... hàng hóa thông qua Trung tâm khoảng 10 đến 12 triệu tấn/năm, trong đó giai đoạn 1 khoảng 2 đến 2,5 triệu tấn/năm; Diện tích mặt đất dự kiến sử dụng 71,77 ha.

Mặc dù hầu hết các doanh nghiệp logistics chủ trọng ứng dụng công nghệ thông tin, tuy nhiên, mức độ và trình độ còn hạn chế, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam ứng dụng công nghệ còn ở mức độ thấp, đặc biệt là gặp nhiều rào cản trong chuyển đổi số. Thực tế cho thấy, tại Việt Nam, tiếp tục có sự chuyển đổi từ trung tâm logistics truyền thống sang trung tâm logistics thế hệ mới, áp dụng công nghệ 4.0. Quy mô và phạm vi dịch vụ các trung tâm nhìn chung còn nhỏ và chủ yếu phục vụ một số DN trong khu vực KCN, chưa phát triển đến quy mô phục vụ một ngành. Phần lớn các trung tâm có quy mô đầu tư chưa đồng bộ nên đã hạn chế vai trò cũng như các chức năng cơ bản của một trung tâm logistics. Các trung tâm logistics Miền Bắc còn thiếu nhiều dịch vụ đặc thù để tạo ra giá trị gia tăng cao cho khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm.

4. Thực trạng chuyên chở đường thủy nội địa kết hợp giữa cảng cạn và cảng biển

Một phần trong chuỗi cung ứng container hàng rời tại khu vực phía Bắc được thực hiện bởi Công ty Vận tải biển Vinalines Container (Vinalines Container). Công ty cung cấp dịch vụ trucking (vận chuyển) cho các khách hàng có nhu cầu tại khu vực Việt Trì từ điểm đầu đến cảng Hải Linh, tiếp theo các container sẽ được bốc xếp và vận chuyển từ cảng Hải Linh, Việt Trì về các cảng tại Hải Phòng bằng sà lan. Sau đó, hàng hóa sẽ tiếp tục được đội tàu container của Vinalines Container vận chuyển đi các tỉnh miền Trung và miền Nam.

Vấn đề hạn chế của vận tải thủy phía Bắc là đường sông cạn chỉ thích hợp chạy loại sà lan cỡ nhỏ. Độ dốc của sông lớn nên khi tàu chạy từ Hải Phòng về Việt Trì mất tới 48 giờ, cầu sông Đuống hạn chế tình không nên chỉ cho phép sà lan được xếp tối đa 2 lớp container. Do đó, nhiều năm qua không có doanh nghiệp nào khai thác vận tải container trên tuyến này. Điểm cạnh tranh được kỳ vọng là giá cước thấp, một container loại 40 feet từ cảng Hải Phòng lên Việt Trì chỉ phí khoảng 6-7 triệu đồng, bằng một nửa so với đường bộ. Tuy vậy, thời gian chuyên chở hàng hóa lại dài hơn, trung bình một tàu hàng di chuyển 18 giờ từ Việt Trì đi Hải Phòng trong khi đường bộ chỉ 6 giờ. Do đó, đường thủy chỉ thích hợp vận chuyển các mặt hàng vật liệu xây dựng, phân bón, quặng, hàng tiêu dùng... vận tải container bằng đường thủy ở phía Nam chiếm tới 80% khối lượng. Còn ở phía Bắc, hàng hóa hoàn toàn vận chuyển bằng đường bộ, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn và ùn tắc giao thông.

5. Một số giải pháp nhằm phát triển vận tải thủy nội địa để tăng tính kết nối giữa hệ thống ICD và cảng biển khu vực phía Bắc

Với mục tiêu nâng cao tính kết nối vận tải thủy nội địa với các phương thức vận tải khác, tăng tính cạnh tranh, tạo thành một mắt xích trong chuỗi vận tải đa phương thức nhằm giảm giá dịch vụ logistics, vận tải thủy nội địa cần hướng tới các giải pháp sau:

- Xây dựng cơ chế tài chính đặc thù, trình Chính phủ ban hành, nhằm khuyến khích đầu tư tư nhân vào lĩnh vực xây dựng, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa.

- Cần có cơ chế khuyến khích vận tải hàng hóa bằng phương tiện thủy nội địa. Với các tuyến vận tải thủy thuận lợi và có lợi thế vượt trội với đường bộ, cần ưu tiên vận tải container bằng đường thủy.

- Mở rộng, tăng lưu lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa. Xây dựng các cảng thủy nội địa cố trang thiết bị hiện đại, đặc biệt tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long và đồng bằng sông Hồng. Đồng thời, nâng cấp, cải tạo một số cảng chính quan trọng phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tại các vùng kinh tế trọng điểm, các khu công nghiệp lớn... Từng bước nâng cao năng lực hàng hóa thông qua cảng.

- Triển khai thực hiện kêu gọi đầu tư hệ thống cảng cạn (ICD) theo quy hoạch được duyệt; Ưu tiên đầu tư các ICD gắn với vận tải thủy nội địa để kết nối các phương thức vận tải.

- Tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp đối với các luồng tuyến chính, ưu tiên các tuyến độc đạo, đã nâng cấp cảng mà tàu trọng tải lớn chưa thể cập cảng do hạn chế về luồng (Hải Phòng - Ninh Bình, Việt Trì - Lào Cai, Vạn Gia - Ka Long, Ninh Bình - Thanh Hóa, Quần Lộ - Phụng Hiệp).

- Giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm tắc nghẽn trên các tuyến đường thủy nội địa huyết mạch như: tỉnh không cầu Đuống, cải tạo tỉnh không cầu Mãng Thít.

- Nghiên cứu quy hoạch và điều chỉnh chuẩn tắc luồng các tuyến đường thủy nội địa phù hợp với kích thước luồng hàng; chế độ vận hành và kích thước tàu, sà lan vận chuyển container.

- Tiếp tục đẩy mạnh phát triển vận tải container thông qua việc nâng cấp đầu tư trang thiết bị bốc xếp tại các cảng thủy nội địa. Đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án xây dựng cảng container đầu mối khu vực Hà Nội (cảng Phù Đồng) để phát triển vận tải container từ khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh về Hà Nội. Ưu tiên phát triển các dịch vụ logistics tại khu vực Hải Phòng, Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và Cần Thơ.

- Đổi mới phương tiện vận tải chuyên dụng nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường.

- Tìm kiếm và khai thác nguồn hàng để có thể kết hợp hàng 2 chiều nhằm nâng cao hiệu quả và tiết giảm chi phí vận tải thủy nội địa thông qua hình thức sản giao dịch vận tải ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- [1]. Bộ Giao thông Vận tải (2015). *Quyết định số 1385/QĐ-BGTVT về việc Phê duyệt đề án tái cơ cấu vận tải đường thủy nội địa đến năm 2020*.
- [2]. Chính phủ (2014). *Quyết định số 318/GĐ-TTg về việc Phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.
- [3]. Nguyễn Thị Liên (2017). *Tối ưu hóa hệ thống vận tải lúa gạo xuất khẩu của Việt Nam*. Luận án tiến sĩ. Trường Đại học Giao thông Vận tải.
- [4]. Đinh Ngọc Viện (2002). *Giao nhận vận tải hàng hóa quốc tế*. Giáo trình. NXB. Giao thông Vận tải.
- [5]. Cục Hàng hải Việt Nam (2013). *Phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực GTVT Việt Nam đến năm 2020* (pp.1-85).
- [6]. Lâm, T.s (2010). *Trung tâm logistics ở Việt Nam* (pp. 1-56).
- [7]. Xuân, H.T., Kiêm, p.v (2012). *Thực trạng hệ thống trung tâm logistics tại Việt Nam*.
- [8]. Cooper, M.C., Lambert, D.M, and Pagh, J.D. (1997) Supply chain management: more than a new name for logistics. *International Journal of Logistics Management*, 8(1), 1-13.

Ngày nhận bài: 18/3/2021

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 29/3/2021

Ngày chấp nhận đăng bài: 12/4/2021

Thông tin tác giả:

TRẦN HẢI VIỆT

**THE ROLE OF INLAND CARGO DEPOTS
IN THE DEVELOPMENT OF INLAND WATER TRANSPORT
IN NORTHERN VIETNAM**

● **TRAN HAI VIET**

University of Social Sciences and Humanities

ABSTRACT:

In Vietnam, the inland water transport has accounted for 18% of transport market and the average growth rate of inland water transport in Northern, Central and Southern Vietnam is at 4.85%, 6.4% and 8.7%, respectively. The inland water transport has the lowest freight among means of transport and its freight is 30% lower than the road transport freight. The inland water transport is ideal for shipping containers. However, the combined transports in inland water way, especially between inland cargo depots and sea ports, in Northern Vietnam is limited. It is essential to promote the connection between inland cargo depots and sea ports with the use of combined transports in order to help logistics companies in Northern Vietnam provide 3PL services. This paper analyzes the role of inland cargo depots in the development of inland water transport in Northern Vietnam.

Keywords: ICD (Inland Cargo Depot), inland water transport, logistics center.