

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

Trần Quang Bằng
Trưởng Đại học Giao thông Vận tải

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Giao thông Vận tải trong đề tài mã số T2022-KT-010

Bài báo phân tích, đánh giá hiện trạng phát triển vận tải ven biển khu vực phía Nam 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 Nam.

1. Mở đầu

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 hòa 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 hòa 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 Nam 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.

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

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

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).

Năm	Số lượng tàu VR - SB	Tăng trưởng	
		Tuyệt đối	Tương đối (%)
2016	465	321	69.03
2017	786	429	54.58
2018	1215	573	47.16
2019	1788	40	2.24
2020	1828	22	1.20
2021	1850	-	-

Theo bảng số liệu ta thấy mức độ tăng trưởng số lượng tàu VR - SB tăng trưởng rất nhanh qua các năm. Đặc biệt năm 2017 tăng so với 2016 là 321 phương tiện (tương ứng với 69 %). Do có nhiều lợi thế trong vận chuyển, nên các doanh nghiệp đua nhau phát triển về số lượng tàu.

Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng tàu pha sông biển VR-SB tăng nhanh qua các năm. Đặc biệt năm 2017 so với 6 tháng 2016 tăng 9.9 triệu tấn (44.8 %); năm 2018 so với 2017 tăng 12.9 triệu tấn (36.86 %). Tuy nhiên năm 2020, 2021 giảm khối lượng vận chuyển do ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19, cho nên khối lượng vận chuyển hàng hóa giảm đáng kể.

Đối với vận chuyển hàng khách tốc độ tăng trưởng tương đối ổn định qua các năm dao động khoảng 17 %, Tuy nhiên năm 2020, 2021 khối lượng vận chuyển hành khách giảm rất lớn do ảnh hưởng của đại dịch Covid - 19 gây ra.

2.2. Đánh giá quá trình phát triển vận tải ven biển khu vực miền Nam 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 2016 - 2021 là trên 30 % về hàng hóa, và trung bình 15 % hành khách.

+ Chiều dài vận tải ven biển dọc bờ biển phía Nam khoảng 1069,4 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) lượng phương tiện ven biển ở khu vực miền Nam 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 Nam, và thích hợp với

việc vận chuyển mặt container, nông sản, xăng dầu....

+ 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, tán 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.

- 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 Nam, từ tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, đến tỉnh Kiên Giang

+ 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 Nam 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

ngghiêm trọng.

+ Tỷ lệ tai nạn trong ngành vận tải ven biển miền Nam 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 Nam 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 đầu 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:

- Đội 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.

Xem tiếp trang 99