

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA TẠI KHU VỰC PHÍA BẮC

● PHẠM THỊ THU HẰNG - NGUYỄN THỊ HẢI HÀ

TÓM TẮT:

Quy hoạch phát triển tổng thể giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo hướng tái cơ cấu vận tải thủy nội địa nhằm tăng thị phần đảm nhận vận tải hàng hóa đạt 32,4% vào năm 2020. Đề tài nghiên cứu đưa ra một số cơ sở để phát triển vận tải hàng hóa container, từ đó đề xuất giải pháp nhằm nâng cao thị phần vận tải hàng hóa container.

Từ khóa: Vận tải hàng hóa, vận tải hàng hóa container, đường thủy nội địa, khu vực phía Bắc.

1. Đặt vấn đề

Việt Nam là một trong số ít các quốc gia có lợi thế về mạng lưới giao thông đường thủy thuận lợi với hơn 3.045 sông kênh nội tỉnh và 406 sông kênh liên tỉnh với 124 cửa sông chảy ra biển, có tổng chiều dài 80.577 km, trong đó có khoảng 42.000 km sông kênh có khả năng khai thác vận tải cho thấy tiềm năng của đường thủy nội địa. Tuy nhiên, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa chỉ chiếm 18% thị phần toàn ngành Giao thông vận tải.

Hiện nay, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng container liên tục tăng trưởng đạt trên 14% mỗi năm, tuy nhiên hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ có đến hơn 70% điều này đã gây sức ép lên mật độ giao thông đường bộ, dẫn đến tình trạng ách tắc giao thông tại một số địa phương. Trong khi đó hệ thống vận tải đường thủy, một hình thức vận tải tiềm năng chi phí thấp mà Việt Nam đang có lợi thế lại chưa được khai thác và phát huy để kết nối các cảng biển và các khu công nghiệp gần các cảng sông. Vì vậy, cần đưa ra các điều kiện cơ bản để

phát triển vận tải hàng hóa container bằng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc để đưa ra cái nhìn tổng quan cho vận tải hàng hóa container và đề xuất một số giải pháp phát triển dịch vụ hàng hóa này.

2. Nội dung

2.1. Nhu cầu vận tải container bằng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc

Tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển năm 2016 đạt khoảng 459,8 triệu tấn (đạt 85% công suất thiết kế), năm 2017 đạt 519,3 triệu tấn (đạt 94% công suất thiết kế), năm 2018 đạt 524,7 triệu tấn. Như vậy, nhu cầu vận tải hàng hóa container có xu hướng ngày càng gia tăng, thúc đẩy nhu cầu vận tải đường thủy nội địa tăng cao trong thời gian tới. Dự kiến giai đoạn năm 2020 - 2030, nhu cầu hàng hóa container trên các tuyến đường thủy nội địa chính ở khu vực phía Bắc có xu hướng gia tăng nhanh chóng. Theo đó, nhu cầu vận tải container toàn khu vực ước tính sẽ đạt gần 300 triệu tấn/năm vào năm 2030 Đây là cơ hội rất lớn để phát triển vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc.

Bảng 1. Dự báo nhu cầu vận chuyển trên các tuyến đường thủy nội địa chính ở phía Bắc (2020-2030)

Đơn vị: triệu tấn/năm

TT	Tên sông	Đoạn	2020	2030
1	Sông Đào	Hải Phòng - Cầu xi măng	15,8	30
2	Sông Cấm	Hải Phòng - Ngã ba Nồng	0,7	1,3
3	Sông Kinh Thầy	Ngã ba Nồng - Ngã ba Trại Sơn	7	14
4	Sông Thái Bình	Ngã ba Kèo - Cống Cầu	0,9	1,7
5	Sông Mạo Khê	Phà Đụn - Ngã ba Triều	7,4	14
6	Sông Phi Liệt	Phà Đụn - Ngã ba Trại Sơn	12	23
7	Sông Kinh Thầy	Ngã ba Trại Sơn - Ngã ba Triều	14	27
		Ngã ba Triều - Ngã ba Lấu Khê	20,8	40
8	Sông Đà Bach	Ngã Sông Chanh - Phà Đụn	14	27
9	Ven biển	Hòn Gai - Ngã Sông Chanh	23	45
10	Sông Hồng	Việt Trì - Hà Nội	21	40
		Hà Nội - Phương Trá	7	14
11	Sông Đuống	Cửa Dấu - Mỹ Lộc	10	20

Nguồn: Cục Đường thủy nội địa

Dự báo nhu cầu vận chuyển trên các tuyến đường thủy nội địa ở phía Bắc, ta có thể thấy ven biển đang là một mũi nhọn trọng điểm của tuyến thủy nội địa phía Bắc. Điển hình có khu vực như Ngã ba Sông Chanh tăng đến 22 triệu tấn (96%) và Cửa Dấu - Mỹ Lộc tăng 10 triệu tấn đạt (100%), khu vực thấp nhất là Hải Phòng - Ngã Ba Nồng tăng 0,6 triệu tấn đạt (86%). Theo dự báo, tuyến vận chuyển thủy nội địa phát triển ở khu vực phía Bắc khá đồng đều và đều theo chiều hướng tăng lên, tuy nhiên nếu theo dự báo tăng trưởng trong 10 năm thì sự phát triển này còn khá chậm so với khu vực các nước. Với một hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc tạo thành mạng lưới liên thông giữa các vùng trong cả nước thì hiện nay và theo dự báo tăng trưởng trong 10 năm tiếp theo của vận tải đường thủy nội địa ở khu vực phía Bắc là một con số quá khiêm tốn. Vẫn biết trong những năm trở lại đây, vận tải đường thủy nội địa nước ta đã có nhiều bước phát triển vượt bậc nhưng hiện tại vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu, mục tiêu Nhà nước đề ra. Ngành Vận tải đường thủy nội địa ở Việt Nam cần không ngừng

phát triển hơn nữa để có thể rút ngắn thời gian tăng trưởng theo lộ trình đề ra và hoàn thành được mục tiêu của Nhà nước.

2.2. Một số thực trạng vận chuyển container bằng đường thủy nội địa

* Hệ thống luồng tuyến

Luồng tuyến đường thủy nội địa miền Bắc chủ yếu là trên sông Hồng, sông Đuống, sông Thái Bình và sông Luộc. Mạng lưới giao thông đường thủy kết nối các tỉnh khu vực đồng bằng sông Hồng với khu vực cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, kết nối với các tỉnh Trung du miền núi phía Bắc qua sông Lô. Ngoài ra, Quảng Ninh còn là điểm đầu của tuyến vận tải sông pha biển từ Bắc vào Nam nhằm san sẻ gánh nặng cho đường bộ.

Hiện khu vực phía Bắc hiện có 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia với chiều dài 2715,4 km, một số tuyến có chiều dài khá ngắn và trùng lặp với những tuyến khác nên tập trung vào 10 tuyến có cự ly dài và có vai trò chủ đạo kết nối toàn bộ khu vực.

* Sản lượng hàng hóa

Theo thống kê của Cục Đường thủy nội địa, số lượt phương tiện thủy nội địa trong năm 2018

tại Quảng Ninh cao nhất đạt 63.586 lượt với tổng lượng hàng container là 87.557 TEU. Tuy nhiên, con số này vẫn đang ở mức rất khiêm tốn so với khu vực phía Nam và năng lực đảm nhận của các tuyến ĐTNĐ khu vực phía Bắc hiện nay.

container loại 40 feet từ cảng Hải Phòng đến cảng Hải Linh chỉ phí khoảng 6-7 triệu đồng, bằng một nửa so với đường bộ.

** Hệ thống cảng bốc dỡ container*

Hầu hết các cảng thủy nội địa ở phía Bắc đều

Bảng 2. Thống kê phương tiện và sản lượng hàng hóa tại một số cảng phía Bắc

STT	Cảng vụ	Phương tiện thủy nội địa		Tổng hàng hóa	
		Lượt tàu	Tấn thông qua PTND	Tấn	Teus
1	Quảng Ninh	63,586	40,259,402	62,255,599	87,557
2	Hải Phòng	9,311	9,228,775	86,558,324	4,772,030
3	Thái Bình	220	181,636	863,523	0
4	Nam Định	281	50,007	192,909	0

Nguồn: Cục Đường thủy nội địa, 2017

Hiện nay, miền Bắc chỉ có một tuyến duy nhất có khả năng vận chuyển hàng container từ Hải Phòng - Việt Trì (cảng Hải Linh - Phú Thọ). Bên cạnh đó, cảng Tri Phương (Bắc Ninh) cũng đang gấp rút thi công để trở thành cảng thủy nội địa vận chuyển được container.

Do bị ảnh hưởng nhiều bởi yếu tố thời tiết mưa bão, khô hạn, vào mùa khô, mực nước sông cạn dẫn đến việc hoạt động của sà lan sẽ gặp nhiều khó khăn, việc xếp hàng từ Việt Trì về Hải Phòng bị ảnh hưởng tương đối về sản lượng (trung bình sẽ chỉ xếp được 18x20 teus/chuyến so với thời điểm mực nước bình thường xếp được trung bình 26 - 28x20 teus/chuyến). Theo thống kê của Cục Đường thủy nội địa, số lượt phương tiện thủy nội địa trong năm 2018 tại Quảng Ninh cao nhất đạt 63.586 lượt với tổng lượng hàng container là 87.557 TEU. Tuy nhiên, con số này vẫn đang ở mức rất khiêm tốn so với khu vực phía Nam và năng lực đảm nhận của các tuyến ĐTNĐ khu vực phía Bắc hiện nay.

Không những thế tuyến vận chuyển này còn bị hạn chế về tính không tại cầu sông Đuống (khoảng từ 2,5m - 4m) nên chỉ cho phép sà lan xếp tới đa 2 lớp container.

Về thời gian giao hàng đối với tuyến vận chuyển từ Hải Phòng đi Việt Trì mất trung bình 18 giờ vận chuyển, trong khi đường bộ chỉ 6 giờ là do đi qua các sông có độ dốc lớn như sông Đuống, sông Hồng. Mặc dù thời gian dài nhưng ưu điểm nổi bật của tuyến vận tải này là giá cước thấp, một

là các cảng nhỏ phát triển phân tán, manh mún, khai thác còn dựa nhiều vào điều kiện tự nhiên, chưa tập trung do lực lượng phương tiện chủ yếu là tư nhân và hộ gia đình nắm giữ, phương tiện vận tải thủy chở container chưa được chú trọng đầu tư; trang thiết bị bốc xếp hàng hóa container ở các cảng hầu như đều đã cũ và lạc hậu nên có ít cảng có đủ tiêu chuẩn để có thể bốc dỡ container; hệ thống kho bãi, hệ thống cầu cảng chưa đủ điều kiện về diện tích cũng như số lượng để có thể xếp dỡ và giao nhận container. (Bảng 3).

Tổ chức vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics ở các cảng đầu chính cũng chưa được thực hiện, hàng hóa qua cảng đầu mỗi mới chỉ đạt từ 60-70% thiết kế, trong đó hàng rời chiếm >50%, do đó khó có điều kiện để hiện đại hóa thiết bị bốc xếp. Không những thế, các cảng ở khu vực đồng bằng Bắc bộ đều ở ngoài đê, bị hạn chế bởi yếu cầu về chỉ giới thoát lũ, hành lang bảo vệ đê điều nên kết nối với hệ thống đường bộ bên ngoài cần mở cửa qua đê hết sức khó khăn.

Ngoài các vấn đề trên việc kết nối giữa cảng sông với các khu công nghiệp cũng như hệ thống cảng cạn (ICD) là một điều cực kỳ quan trọng, là điều kiện sống còn đối với các cảng sông cũng như hoạt động vận tải container. Trong hầu hết các cảng trên, các cảng có kết nối với các ICD và khu công nghiệp còn bị hạn chế, hệ thống giao thông chưa đáp ứng được với yêu cầu của việc vận chuyển hàng container.

Bảng 3. Các cảng sông khu vực phía Bắc

STT	Tên cảng	Địa phương	Cỡ tàu (T)	Công suất (1000 tấn/năm)
1	Cảng Hà Nội	Hà Nội	1.000	500
2	Cảng Khuyến Lương	Hà Nội	1 000	1 680
3	Cảng Việt Trì	Phú Thọ	600	2.500
4	Cảng Ninh Bình	Ninh Bình	1.000	1.600
5	Cảng Ninh Phúc	Ninh Bình	3.000	2.500
6	Cảng Hòa Bình	Hòa Bình	300	550
7	Cảng Đa Phúc	Thái Nguyên	300	700
8	Cảng Phú Đồng	Hà Nội	600	1.100
9	Cảng Chèm	Hà Nội	400	400
10	Cảng Á Lữ	Bắc Giang	200	600
11	Cảng Như Thủy	Vĩnh Phúc	400	500
12	Cảng Hưng Yên	Hưng Yên	1 000	350
13	Cảng Đáp Cầu	Bắc Ninh	200	500
14	Cảng Nam Định	Nam Định	1 000	1 000
15	Cảng Thái Bình	Thái Bình	500	500
16	Cảng Như Trác	Hà Nam	600	200
17	Cảng Cống Cầu	Hải Dương	600	500
18	Cảng Sở Dầu	Hải Phòng	600	1500
19	Cảng Tuyên Quang	Tuyên Quang	200	300
20	Cảng Vạn Yên	Sơn La	200	150

Nguồn: Quy hoạch chi tiết Hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Bộ GTVT 2013

2.3. Giải pháp thúc đẩy vận tải container bằng đường thủy nội địa

Nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày một gia tăng đặc biệt là container. Vì vậy, thị trường vận tải container bằng đường thủy nội địa dự kiến sẽ phát triển nhanh chóng trong thời gian tới. Cùng với đó là các chính sách khuyến khích, quy hoạch phát triển đường thủy nội địa giai đoạn 2020 - 2030 của Nhà nước sẽ là cơ hội để các doanh nghiệp sản xuất, doanh nghiệp vận tải, các doanh nghiệp logistics sử dụng phương thức vận tải đường thủy nội địa một cách rộng rãi.

Từ những thực trạng trên tồn tại nêu trên, cần có các giải pháp nhằm phát triển vận tải container

bằng đường thủy nội địa:

- Điều kiện tiên quyết để có thể vận chuyển được hàng container là phương tiện vận chuyển. Vì vậy, cần tiếp tục phát triển theo hướng hiện đại và trẻ hóa, cơ cấu đội tàu theo đầu phương tiện: đoàn kéo kéo đẩy chiếm khoảng 20% và tàu tự hành chiếm khoảng 80%. Phát triển các loại tàu có tính năng kỹ thuật hiện đại, áp dụng công nghệ mới, trang thiết bị phù hợp để có thể bốc xếp container, phòng ngừa ô nhiễm môi trường (thiết bị chứa dầu cặn, các phễu thải từ dầu, nước thải, rác thải, chất thải nguy hại, thu gom, vận chuyển, xử lý chất thải...). Phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa đồng bộ với phát triển luồng tuyến, cảng bến, thiết bị xếp dỡ, hệ thống dịch vụ hỗ trợ để nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá thành vận tải, đảm bảo các điều kiện khai thác hiệu quả, kết nối thuận lợi với các phương thức vận tải khác.

- Hệ thống sông ngòi, kênh rạch cần được nạo vét thường xuyên đủ độ sâu an toàn cho các phương tiện vận tải thủy hoạt động, giúp quá trình vận chuyển container có thể diễn ra một cách thường xuyên và ổn định.

- Nhà nước cần có các chính sách đầu tư, nâng cấp hệ thống cảng sông hiện nay để có thể tiếp nhận và xếp dỡ được container.

- Hệ thống thông tin liên lạc cần được chú trọng đầu tư, kết nối giữa các cảng và hệ thống phương tiện đảm bảo an toàn trong quá trình lưu thông.

3. Kết luận

Kinh tế khu vực phía Bắc đang có tốc độ phát triển nhanh, gây áp lực cho hệ thống vận tải đường bộ, vốn đang bị xuống cấp và ngày càng trở nên quá tải, ảnh hưởng không nhỏ tới sự nghiệp phát triển kinh tế đất nước nói chung. Vận tải container bằng đường thủy nội địa là hình thức vận tải còn khá mới mẻ không chỉ ở Việt Nam, mà còn cả ở

trên thế giới đang được vận dụng và phát triển ở Việt Nam và vùng kinh tế phía Bắc.

Bằng việc đánh giá thực trạng phát triển của loại hình vận chuyển container bằng đường thủy nội địa ở khu vực phía Bắc góp phần giảm tải cho hệ thống đường bộ. Từ đó, thấy được những điều

kiện, cơ hội phát triển, thấy rõ được bức tranh toàn cảnh của vận tải đường thủy nội địa khu vực phía Bắc hiện nay để có những đề xuất tổng quan nhằm đưa vận tải đường thủy nội địa trở thành một hình thức vận tải quan trọng trong hệ thống vận tải nước ta trong tương lai ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. <http://www.tapchigiaoithong.vn/phan-trien-van-tai-container-duong-thuy-noi-dia-giai-phap-gop-phan-giam-ach-tac-duong-bo-d29116.html>
2. <https://congluan.vn/van-tai-duong-thuy-noi-dia-lam-gi-de-ket-noi-voi-cac-loai-hinh-van-tai-khac-post31909.html>
3. <http://vapo.vn/tap-chu/van-tai-thuy-noi-dia-trong-viec-ket-noi-giuu-he-thong-cang-can-va-cang-bien-tai-khu-vuc-phia-bac>
4. <http://vapo.vn/Files/Images/VanBan/21032018/9a2e4674-edb7-47b0-95b4-72b0ad101781.pdf>

Ngày nhận bài: 3/4/2019

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 13/4/2019

Ngày chấp nhận đăng bài: 23/4/2019

Thông tin tác giả:

1. ThS. **PHẠM THỊ THU HẰNG**

Trưởng Đại học Giao thông vận tải

2. ThS. **NGUYỄN THỊ HẢI HÀ**

Trưởng Đại học Giao thông vận tải

THE CURRENT SITUATION OF DEVELOPING THE CONTAINER TRANSPORT BY USING THE INLAND WATERWAY IN NORTHERN VIETNAM

● Master. **PHAM THI THU HANG**

● Master. **NGUYEN THI HAI HA**

University of Transport and Communication

ABSTRACT:

The master plan of developing inland waterway transport of Vietnam to 2020, vision to 2030 was approved with the direction of restructuring the inland waterway transport to increase the market share of goods transported in the inland waterway to 32.4% by 2020. This study proposes some basis for developing the container transport, then proposing solutions to promote the container transport.

Keywords: Transporting goods, transporting containers, inland waterways, Northern Vietnam.